

حكايات الصيادين

دراسة أنثروبولوجية

د.محمد أحمد غنيم

حكايــات الصيــاديــن

دراسة أنثروبولوچية
فى عزبة البرج بدمياط

الدكتور محمد أحمد غنيم

تقديم

السفير عبد الرؤوف الريدى

الطبعة الأولى

١٤٣٢هـ / ٢٠١١م



عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية

EIN FOR HUMAN AND SOCIAL STUDIE

بطاقة الفهرسة

غنيم ، محمد أحمد

حكايات الصيادين : دراسة انثروبولوچية فى عزبة البرج بدمياط / محمد أحمد غنيم ؛ تقديم عبد الرؤوف الريدى. ط١ - الجيزة : عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية ، ٢٠١١ .

٣٨٨صفحة ١٧*٢٤سم

تدمك ٣ ٢٨٧ ٣٢٢ ٩٧٧ ٩٧٨

١- الصيد (مهنة)

٢- دمياط

أ- الريدى ، عبد الرؤوف (مقدم)

ب- العنوان

٦٣٩,٠٢٣

الناشر : عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية

٥ شارع المريوطية - الهرم- ج.م.ع تليفون وفاكس ٣٣٨٧١٦٩٣

Publisher : EIN FOR HUMAN AND SOCIAL STUDIES

5 , Maryoutia St ., Elharam - A.R.E. Tel : 3387169

web site : WWW.Dar-Ein.com / Email : dar_ein@hotmail.com

الإهداء

إلى أجمل حكاياتى المصرية

إلى السيدة أم كلثوم أبو مسلم أمى

و السيدة شهيرة إبراهيم عبده زوجتى

أهدي هذه "الحكايات"

محمد غنيم

المحتويات

بسم الله الرحمن الرحيم

تقديم

كم سعدت بأن يطلب إلي الدكتور محمد غنيم أن أكتب تقديما لهذا الكتاب القيم عن عزبة البرج، بلدتي التي أعتز بها وأرنو إليها دائما أينما كنت، ويعرف زملائي في رحلة العمر ومشوارها الدبلوماسي أنني كنت أضع أمامي في مكتبي في واشنطن، وقبلها في جنيف، لوحة رسمها ابن اخي الفنان المرحوم سامي الريدي لعزبة البرج، تلك البقعة على أرض مصر التي تشكل فيها وجداني منذ الطفولة؛ لأتملى منها ، وتكون في معيتي طول الوقت.

اختار الدكتور غنيم عزبة البرج ليجري عليها دراسة أنثروبولوجية من خلال حكايا الصبادين والبحارة والمراكبية، وهو بالمناسبة نفس المجتمع الذي تفتحت مداركي على قصصه وحكاياه ومغامراته مع البحر .

والواقع أنه ليس هناك ما يوضح سبب اختيار الدكتور غنيم لهذا المجتمع لدراسته أكثر من قراءة الكتاب نفسه، والتعرف على هذا المجتمع الكائن في أقصى بقعة على نهر النيل (فرع دمياط) ، تلك البقعة العبقرية الفريدة حيث يصب النهر الخالد مياهه الدافقة في البحر المتوسط، وبقدر ما يستمد الموقع عبقريته من خصوصية المكان فإنه يستمدها أيضا من تاريخ هذه البقعة التي تحفل بالتاريخ .

منذ ثلاثة أعوام تقريبا جاءت كاتبة أمريكية تؤلف كتابا عن بعض وقائع حملة لويس التاسع ملك فرنسا ، وهي الحملة الصليبية السابعة، ووقفت معها أمام فندق (بوريفاج) قرب المصب، وأمامنا على الشاطئ المقابل (عزبة البرج) ، وعلى بعد أمتار من منطقة اللسان الشهيرة حيث يوجد البوغاز ذلك الممر الضيق الذي تمر منه السفن سواء الخارجة إلى عرض البحر أو القادمة، كانت عزبة البرج أمامنا على الشاطئ الشرقي، وكان نهر النيل يزدحم بالسفن الراسية التي أصبحت تكوّن أكثر من نصف أسطول الصيد في مصر .

دعوت الكاتبة الأمريكية للنظر إلى البوغاز وقلت لها: من هنا دخلت الحملة الصليبية السابعة، وعلى هذه الأرض التي تقفين عليها نزل ملك فرنسا لويس التاسع وجيشه الجرار،

واتجهوا قبالة دمياط وسط مقاومة باسلة من أهل عزبة البرج والقرى المجاورة حتى دمياط، ومن هذا البوغاز أيضا غادر لويس التاسع بعد ثلاثة أعوام هي عمر حملته الفاشلة التي انتهت بهزيمته وأخذه أسيراً، ثم الإفراج عنه ضمن صفقة تمت مقايضته فيها.

كان من حسن حظي أنني شببت في هذه المنطقة التي يكتب الدكتور غنيم عنها، وتأتي دراسته لتقدم بعدا إضافيا لعبقرية الموقع وعبقرية التاريخ، وأعني بهذا البعد الثالث البعد البشري أو الإنساني.

منذ عام تقريبا اتصلت بي من لندن هيئة الإذاعة البريطانية وطلبت إجراء حوار تليفزيوني معي ليذيعه تليفزيون (BBC) العالمي، كان سؤالهم هو: قل لنا ما السر في أن أهل هذه المنطقة يعملون جميعا ولا توجد لديهم أية بطالة؟، وكانت إجابتي حاضرة وهي: تكمن في منظومة القيم التي يعتنقها أهل هذه المنطقة منذ القدم، (العمل شرف)، و(البطالة عيب).

كنا ونحن طلبة في مدرسة دمياط الثانوية ما أن تنتهي الإجازة الصيفية حتى ننتشر جميعا للعمل، وفي هذه المنطقة، عزبة البرج، ستجد طلبة كثيرين يعملون في الصيف على السفن، كما كنت أنا مثلا أعمل مع والدي، رحمه الله، في متجره، وزملائي كانوا يجدون طريقهم للعمل، إمّا في رأس البر أو في دمياط، أو في الأرض، أو في البحر، أو غير ذلك، هكذا نما أسطول الصيد في عزبة البرج، وبعد أن كان يتكون من مئات من المراكب الشراعية الصغيرة أصبح الآن وقد تضاعف ليصبح أكثر من نصف مجموع سفن أسطول الصيد في مصر، وهناك سفن تعمل بالموتورات وتذهب للصيد في البحر الأحمر وإريتريا والصومال واليمن، كما ستجد شباب عزبة البرج يعملون في البحر الأبيض، وخاصة على سفن الصيد والنقل اليونانية، العمل لديهم عبادة، والبطالة عيب، وأي عيب، ولقد لمس الرئيس السابق هذه الحقيقة بنفسه عندما جاء يوما لزيارة دمياط فقال قولته المشهورة: (ليتنا كنا جميعا دمايطة).

لقد استمتعت بكتاب الدكتور غنيم عن حكايا الصيادين والبحارة؛ حيث أهاج كتابه لدى ذكريات قديمة عندما كنت أجلس جوار أبي في متجره، ويأتي البحارة الذين كانوا يقطعون بسفنهم الشراعية طرق البحر المتوسط من وإلى بلاد الشام وتركيا وقبرص وكريت ورودوس، أسمع منهم مع أبي القصص عما صادفوه في البحر، وكيف كانت الأمواج كالجبال، وكيف كادوا أن يشحطوا على البر، قصص كثيرة هي أقرب إلى المغامرات، وهي في خزينة الوعي والوجدان التي حملتها معي أينما ذهبت.

أشكر الدكتور محمد غنيم على هذه الدراسة الرائدة والمحققة، وأتعشم أن تصبح المادة الغنية التي قدمها مادة لفيلم أو أفلام سينمائية أو تليفزيونية ليراها الناس في كل مكان على أرض مصر وخارج مصر، شكرا للدكتور محمد غنيم على دراسته الرائدة والممتعة وكتابه القيم عن مجتمع عزبة البرج.

عبد الرءوف الريدي

٢٠١٠/١٠/٢

مقدمة (الحكايات)

كانت خمسينات وستينات القرن الماضي هما فترتا ميلادي وطفولتي الأولى، وبهما الكثير من التجارب والذكريات التي ظلت عالقة بذهني حتى قادتني أخيراً إلى ذلك المجتمع الطيب، مجتمع (عزبة البرج)، في تلك البقعة الجميلة، مدينة (رأس البر) التي ينتهي عندها نهر النيل الخالد، فرع دمياط، في رحلته الطويلة من وسط إفريقيا، معلنًا أنه هنا قد وصل إلى غايته ومنتهاه، تلك الغاية التي تختلط فيه مياهه العذبة بمياه البحر الأبيض المتوسط المالحة في موقع وموضع لا يتكرر كثيرا في هذا العالم.

كانت تلك الفترة من أمتع فترات حياتي، حيث كنا نقضي شهور الصيف في مصيف رأس البر، ذلك المصيف الرائع الذي كان يطلق عليه مصيف العائلات، حيث كان يصطاف فيه سلة من علية رجال القوم آنذاك، من رجالات الدولة والساسة وكبار الفنانين ورجالات الفكر، وكانت جلساتهم وسهراتهم وأمسياتهم الشهيرة في فنادق مارين فؤاد وسيسيل والفوبيه على البلاج في مناطق نمرة (١) والمناطق من ٣٠ إلى ٤٠ حديث وسائل الإعلام في ذلك الوقت، وكان من هؤلاء: الموسيقار عبد الوهاب، وأم كلثوم، وأسمهان، وفريد الأطرش، والصحفي محمد التابعي، والشاعر كامل الشناوي، والفنان عماد حمدي،...، وآخرون، ودائما كان التجمع في الليل في منطقة الجربي بسحرها الأخاذ، حيث النيل ونهاية فرع دمياط.

ولا أنسى على الإطلاق منطقة اللسان الشهيرة، حيث كانت، وما زالت، تلك المنطقة مليئة بالسفن والقوارب، فتلك المنطقة تعد من مناطق النهايات، أو الوصول والسفر، فهي نهاية نهر ونهاية سفر ونهاية طرق، ومنطقة الجربي وتلك المراكب التي كانت تأخذ بلباب عقلي، وكنت أشعر بسعادة غامرة عندما أرى مركبًا قادمًا من بعيد لترسو في المكان أو قريبا منه، حيث أقف ثم أحزن عندما أجد حركة مركب آخر أو سفينة، كما كنا نطلق على المراكب الكبيرة، تستعد للمغادرة وللرحيل، وكنت دائما ما أسرح بين السفر والعودة بين الذهاب والإياب، وحتى الآن ما زلت أفرح بالعودة وأحزن للسفر، وأصبحت لا أطيق السفر بعيدا عن مصر لأكثر من ثلاثة شهور، وحتى الآن لم يحدث أن سافرت أكثر من ذلك، ثم أعود وكأن الدنيا تغيرت أثناء سفري وأفاجأ بأنها لم تتغير ، فهي كما كانت، وأن الذي تغير هو أنا.

وهكذا أصبحت رأس البر مفتاحي إلى العالم، حيث كنت أنتظر شهور الصيف بشيء من الصبر، انتظر وأنتظر حتى تستعد العائلة للمغادرة من بلدتي (بلقاس) التي تبعد عن رأس البر بنحو (٥٠) كم تقريبا إلى رأس البر لقضاء شهور الصيف هناك، وكانت هناك طقوس أسرية معينة لا بد من اتباعها، فمثلا يتم إغلاق المنزل وإحكام إغلاقه، ورشه بالمبيدات، ولا يفتح إلا بعد العودة في أواخر شهر سبتمبر، وقبل ذلك يتم تغطية العفش خوفا من التراب والحشرات، مع تجهيز المتاع الخاص من ملابس وغذاء وأرز وسمن وخبز ودقيق.

ويأتي اليوم الموعود، يوم السفر، حيث تأتي العديد من السيارات التي تنقلنا إلى رأس البر، وهنا كانت تبدأ رحلتي الخاصة جدا التي طالما انتظرتها، تسير السيارات وعيناي على الطريق دائما، أنتظر ظهور أشجار النخيل في ذلك الطريق القديم، طريق: (الزرقا - دمياط)، ذلك الطريق الشرقي الضيق المليء بالأشجار الضخمة المتلاحقة والمتلاصقة في منظر بديع، أحزن حينما أرى الأشجار تجري وأنا واقف في مكاني، وأفرح حينما أدرك أنني أنا الذي أجري، وشيئا فشيئا تختفي الأشجار ويظهر النخيل، وذلك كله مرتبط باختفاء الأرض السمراء وظهور الرمال والأرض الرملية الصفراء، معلنين عن قرب الوصول إلى رأس البر، حيث يختفى الطين الأسمر في الأراضي الزراعية، وتغطي الرمال كل الأرض المحيطة، وتتلاصق أشجار النخيل العالية معلنة الوصول إلى رأس البر.

ها هي تلك العشة الجميلة المجاورة للكنيسة في منطقة (٥١) حيث السنيما، وحيث بقالة عم أحمد الفوابي، وجزارة فوزي متولي والعجلاتي؟، وأين تلك المنطقة التي كان يحكى أن بها ما يسمى بالهوم اليهودي؟، ذلك المكان الخاص بالطائفة اليهودية حيث كانوا يحجزون حوالي عشر عشش، تقوم الطائفة اليهودية بتأجيرها لهم كل عام، وكان شباب العائلة الأكبر سنا كثيرا ما يذهبون إلى تلك المناطق حيث الفتيات اليهوديات الحسناوات.

وبعد أن نحط رحالنا في رأس البر سرعان ما أذهب جريا إلى منطقة الجربي نهارا وليلا، هذه المنطقة الساحرة المليئة بالمراكب الشراعية الكبيرة ذات المحركات، وعزبة البرج بسكانها، لم أكن أميز وقتها اسم هذه المنطقة بدقة، وليس مهما اسمها لي في ذلك الوقت، المهم أنني أخيرا في رأس البر، وأن هذه هي عجلتي ذات الثلاث عجلات، والتي أحيانا ما تغرس في الرمال، وأن هذا هو (الطفطف) الذي ينقلنا من منطقة إلى أخرى وسط صفارات السائقين الذين كنا نحفظ أسماءهم.

ظللت على هذا النحو طيلة سنوات طفولتي الأولى، وعندما توفي الوالد، رحمه الله، انقطعت الصلة برأس البر، حتى كانت رحلتي المدرسية وأنا بالصف السادس الابتدائي إلى: دمياط، ورأس البر وعزبة البرج، ركبت، للمرة الأولى في حياتي، مركبا كبيرا من دمياط إلى عزبة البرج لزيارة مصنع السردين، ما امتع هذه اللحظات، وللمرة الأولى أستطيع أن أميز بدقة ملامح هذه المنطقة وأعي اسمها، تلك البلدة التي تطل على الشاطئ الشرقي لرأس البر، والتي ما نسيتها ولا ضاعت من عقلي حتى عدت إليها فأصبحت عالقة بأوتار قلبي، ومنذ ذلك الوقت وعزبة البرج محفورة في مخيلتي، أتمنى أن أقرأ عنها، أن أعود إليها، أن أسهر على ضفافها، أن أرى ذلك المشهد الرائع مشهد اختلاط الماء العذب بالماء المالح، وكانت فرصة لي أن أعود إليها في دراسة قيمة مع مجموعة من أساتذة كليتي الآداب والتربية بدمياط، ثم كانت دراستي هذه التي بدأتها قبل ذلك بعدة سنوات، فزاد ارتباطي بها وعشقي لها، فعدت إليها ثانية مع: (حكايا الصيادين في عزبة البرج)، مع هذه الدراسة.

ولعلني، وبهذه الذكريات التي تحدثت عنها، أكون قد أجبت عن سؤال مهم للمفكر والدبلوماسي الرائع السفير عبد الرءوف الريدي، ابن عزبة البرج، والذي تزدان هذه الدراسة بتقديمه لها، لماذا عزبة البرج؟، وأقول: ولماذا لا وهي في عقلي وقلبي، أحبتني وأحببتها منذ الصغر، وأتمنى لها مزيدا من الاهتمام والعناية من الدولة، وخاصة للدور الهام الذي تلعبه في الاقتصاد المصري الذي نحلم جميعا بتنميته وتقدمه وازدهار أنشطة مصر في كل مكان.

أمّا عن هذه الدراسة، ولغة الكتابة فيها فقد عمدت عمدًا مباشرا إلى أن تكون اللغة لغة الأهالي والصيادين التي شغفت بها، ولما لا وقد ذكر الأستاذ أحمد أمين في كتابه: قاموس العادات والتقاليد أن الأدب الشعبي في نواح كثيرة لا يقل شأنا عن اللغة الفصحى وآدابها، سواء من حيث فنها أو من حيث دلالتها على حالة الشعوب.

ولقد استخدم رواد الدراسات الأنثروبولوجية لهجة الأهالي المحلية في البحث الأنثروبولوجي، لذا فقد أقدمت على ذلك؛ لأن ذلك ليس بجديد على البحث الأنثروبولوجي الذي يستخدم اللغة العربية في الكتابة، وذلك رغم أن الأوائل قد استخدموا لغة الأهالي الوطنية أو اللهجة التي يتحاكى بها الناس ويعيشون بها.

لقد كان أحمد أمين سباقا عندما تناول في قاموس العادات والتقاليد، ذلك السفر القيم عن لغة المصريين وتلك التعابير التي كانت ميتة في زمنها ثم أخذت تندثر وتتوارى شيئا فشيئا، فكان

يؤكد على أن المؤرخ في حاجة شديدة إلى تدوينها والانتفاع بها، فما بالك بالبحث الأنثروبولوجي الذي يتبع منهجه في المعايشة بين الناس الذين يدرسهم ويتعلم منهم كيف يسلكون، وبالأحرى كيف يتكلمون وماذا ينطقون، ولذلك فإنني في تلك الحكايا، قصدت قصدا إلى أنهج نهجًا حياتيًا معاشًا، وأن أتكلم لغة ولهجة محلية يتكلمها الصيادون ويعيشون فيها وبها، وأردت أن أكتب الأنثروبولوجيا بلغة الناس المحكية التي يتعاملون بها في حياتهم.

يذكر مالينوفسكي في تقديمه لأحد بحوثه الأنثروبولوجية أننا سوف نتبع اتجاهين لدراسة المجتمع الذي نقوم بدراسته، الاتجاه الأول أن نقدم في إيجاز أسس التنظيم الاجتماعي، أي: إننا سوف نعرض حياة الأهالي من خلال عرضنا لأفكارهم وسحرهم وفنهم وعلمهم، أما الاتجاه الثاني فهو أن نظل على اتصال بالأحياء لكي نحتفظ أمام أعيننا بصورة واضحة لمكان المشهد وزمانه، وبالمشهد نفسه، كما كان يبرر الهدف الأول والأخير من دراساته الأنثروبولوجية بأنه يكمن وراء الإمساك بوجهة نظر الناس في الحياة وعلاقتهم بها والتحقق من رؤيتهم لعالمهم فيتحتم علينا أن ندرس ما يشغل اهتماماتهم، كما ذكر المفكر اللبناني سعيد عقل العامية ويصفها بأنها تلك اللغة التي يتحاكى بها الناس.

وعندما تقرأ أنثروبولوجية أحمد أبو زيد فإنك تجد مفردات وجملا وصورا أدبية رائعة تتناول بنية المجتمع المصري الاجتماعية، ولو أغمضت عينيك مسترجعا ما قرأت من أنثروبولوجية أحمد أبو زيد فكأنك تقرأ لتوفيق الحكيم في (يوميات نائب في الأرياف)، أو ليحيى حقي في (دماء وطين)، أو ليوسف إدريس في (أرخص ليالي)، وهم يشرِّحون حياة المصريين في الريف ببراعة أنثروبولجية أحمد أبو زيد.

وإذا كان الأديب الكبير نجيب محفوظ قد غاص في مفردات الشخصية المصرية بكل تفاصيلها في مدينتي القاهرة والإسكندرية، في شورعها وحواريها وأزقتها، فقد كان ربيب الحارة في القاهرة بدراويشها وساكنيها، والبناء الاجتماعي الطبقي في المدينة القاهرية ذات الأصول الإسلامية، والفاطمية تحديدا، فقد عاش ومات مفكرا بها ولها، وللإسكندرية ذات الطابع المتروبولتاني، ولكن بصيغ في التناول تحاكي مدينة القاهرة وساكنيها الذين ينتقلون إلى الإسكندرية، على الرغم من هذا التشريح العبقري لأنثروبولجيا الزمان والمكان، أو لزمكانية الأنثروبولوجيا ، فإنه لم يقترب قطُّ، ولو مرة واحدة، من عالم الريف المصري.

هذا على العكس تماما من العالم الثري الذي غاص فيه توفيق الحكيم ويحيى حقي ويوسف

إدريس ومحمد عبد الحليم عبد الله، ثم أسامة أنور عكاشة الذي تبارى في قروياته الرائعة مع قروي آخر هو خير ي شلبي الذي تجول في أروقة القرى محللا عاداتها وتقاليدها وشخصياتها وفلاحيها وعقلائها ومجانينها، وكذلك كان الدكتور محمود عودة في كتاباته عن الفلاحين، ومن هذا القبيل أيضا أتت كتابات الدكتور محمد الجوهري عن تراث الفلاحين.

ومما لا شك فيه أن الأصول والنشأة الأولى لهؤلاء الأدباء والكتاب جميعا كانت وراء كتاباتهم، وكانت محركا أساسيا في التعريف بمفردات البنية الاجتماعية، سواء في المدينة أو في القرية في محاولات للتقريب بين العربية والعامية، وكذلك أيضا كانت هذه الدراسة، حيث حركتها الأصول والنشأة الأولى في التردد على عزبة البرج ورأس البر.

هذا وقد بدأت هذه الدراسة في عام ١٩٩٦م وكانت تستمر شهورا، ثم تنقطع فترة، لتعود مرة ثانية ملحة بعمق على عقلي ونفسي، واستمر الحال على هذا النحو حتى انتهت، مع كثرة الأعباء الإدراية في عام ٢٠٠٨م، وذلك بمساعدة فريق من الباحثين من قسم الاجتماع في كلية الآداب جامعة المنصورة، وفريق آخر من المعهد العالي للخدمة الاجتماعية بالمنصورة، منهم: (وفاء الطحاوي، وهاجر علي، ومروى حسين، وأميرة فوزي، وريهام فريد، وإنجي إبراهيم الدسوقي، وإيمان الحسيني، وشيماء مصطفى، ورنا رضا، وأماني طلعت، وعماد صبري، وماجد الشناوي، وأحمد الزهيري، وعمرو صلاح،ودعاء عزت،ومحاسن سالم،وسلمى حسانين،وهبة محمد القنيلى،وامانى عبد الفتاح،وناهد عبد الخالق)، وكان معهم طول الوقت: (رشا عبد المنعم).

وكان معنا، أيضا، الأستاذ الدكتور محمود الجعيدي الأستاذ من قسم اللغة العربية وآدابها بكلية الآداب جامعة المنصورة حيث بذل الكثير من الوقت والجهد في المراجعة اللغوية لهذا الكتاب، بالإضافة إلى ضبط النصوص العامية وتمييزها من النصوص العربية الفصحى في هذه الدراسة، إلى هؤلاء جميعا أتوجه بخالص شكري وتقديري، وحقيقة لولاهم لما رأت هذه الدراسة النور.

دكتور/ محمد أحمد غنيم

الإسكندرية في ٦ أكتوبر ٢٠١٠م

الفصل الأول

عزبـــة البـــرج

الموقع ، البيئة ، المناخ

أولاً: الموقع:

١- مصر :

تقع (جمهورية مصر العربية) فى الركن الشمالى الشرقى للقارة الأفريقية والإمتداد الغربى لقارة آسيا (شبه جزيرة سيناء) ، وهى جزء من حوض البحر المتوسط ، وتتصل مصر بدهليزين يمتدان بين الأقاليم الدافئة فى الجنوب والأقاليم المعتدلة فى الشمال هما البحر الأحمر الذى يصل المحيط الهندى فى الجنوب بالبحر المتوسط فى الشمال ، ونهر النيل الذى يربط المناطق الاستوائية والحارة فى الجنوب بالمناطق المعتدلة وتخومها الباردة فى الشمال كما أنه يمثل أحد الممرات الرئيسية للأسماك .

ويعتبر مناخ حوض البحر المتوسط ، والذى تقع مصر فى نطاقه ، مناخا يتميز بالتباين فى درجة الجفاف ودرجات الحرارة فيما بين القطاعات الساحلية والقطاعات القارية كما تكون مصر جزء من حزام الصحراء الكبرى الممتد من المحيط الأطلسى شرقاً عبر شمال أفريقيا بكاملها إلى الجزيرة العربية وتتميز مصر بمناخ دافئ شحيح الأمطار ، والرياح فى مصر قوية نسبياً على سواحل البحرين المتوسط والأحمر ، وتهب رياح الخماسين المحملة بالأتربة والرمال على مصر فى الربيع بين شهور مارس ومايو .

كما تتميز جمهورية مصر العربية بامتداد شواطئها على البحر المتوسط بحوالى ١٢٠٠ كم ، وعلى البحر الأحمر حوالى ١٢٢٠ كم ، بالإضافة إلى خليجى السويس والعقبة وقناة السويس ، كما تبلغ مساحة المياه الداخلية (النيل وروافده والبحيرات والبرك وقنوات الرى وغيرها) حوالى ٨٠٤٧ كم٢ ، ومساحة البحيرات الساحلية حوالى ١٥٧٠ كم ٢ والبحيرات الداخلية حوالى ٦١٠كم٢ .

ويتضح مما سبق ما تتمتع به مصر من مساحات مائية متنوعة تحتوى على ثروات طبيعية تعتبر ثروة قومية لما تحتويه من موارد وراثية هامة يكشف العلم عن أهميتها العلمية يوما بعد يوم ، كما أنّ المياة البحرية والعذبة من أهم مصادر الغذاء البروتينى للإنسان من حيث تزايد الطلب عليه مع الزيادة المطردة فى السكان ، كما تتضمن مصر واحه نهرية فى وادى النيل والدلتا [١]

٢- دمياط:

تعتبر (دمياط) إحدى محافظات إقليم الدلتا ، وقد عرفت فى النصوص المصرية القديمة باسم (دمى) ، أو (دميت) ، وفى القبطية باسم (تاماتى) ، وفي اليونانية باسم (تامانيس) ، ثم أصبحت (Damiette) فى اللغات الأوربية ودمياط فى اللغة العربية .

وتقع مدينة دمياط على الضفة اليمنى من فرع دمياط ، وقد انتشرت بها مناطق سكنية تموج بالعمران والنشاط ، وكانت السفن الضخمة ترسو على شاطئ البحر ، ويتم نقل البضائع منها إلى السفن مباشرة إلى النيل ، ورغم ذلك كان ميناء دمياط من أهم الموانى المصرية لما له من موقع متميز من دول الشرق ، حيث كانت دمياط تنتج أفضل أنواع الحراير والمنسوجات خلال كل من العصر البيزنطى والقبطى والإسلامى ، ويوجد بدمياط نحو ٣١ موقعا أثريا وعلى الرغم من عدم وجود اهتمام كاف من البعثات الأثرية فى الماضى بمدينة دمياط وبمدن الدلتا عامة فإن آثاراً مهمة قد تم الكشف عنها فى أكثر من موقع أثرى بدمياط ، لعلّ أحدثها الحفائر التى جرت بموقع أثرى بمدينة دمياط الجديدة أدت إلى الكشف عن جبانة غنية عثر بها على عدد من التوابيت المصنوعة من الفخار وتأخذ الشكل الآدمى وعلى عدد كبير من التمائم والحلى وأدوات كان يعتقد أن المتوفى كان يستخدمها فى العالم الآخر ، وقد ظهر أخيراً كميات كبيرة من الآثار الغارقة قبالة سواحل دمياط تحكى عن تاريخ فراعنة دمياط وقد تم انتشال تمثال كبير للإله (زيوس) كبير الآلهة اليونانية وزنه نحو طن من المرمر الرمادى .

وبعد فتح مصر على يد القائد العربى (عمرو بن العاص) فى ١٨ هجرية أمر القائد المقداد بن الأسود أن يقوم على رأس فرقة لإخضاع مدن الشاطئ الشرقى ، ومن بينها دمياط ، وزادت أهمية دمياط فى العصر الفاطمى وأصبحت مركزاً مهمًا لصناعة النسيج ، وأنشأ الفاطميون بها داراً لصناعة السفن وبنائها.[٢] .

والمتأمل فى شعار " محافظة دمياط " يجده عبارة عن ، مركب يعلوه شراعان ، إشارة إلى أن ، المحافظة ساحلية ، وبها نصف مراكب الصيد ، ودلالة أيضا على " الوفاء والتضامن ووحدة الصيادين " .

وتضم محافظة دمياط ثلاث مراكز ، من بينها مجتمع البحث (عزبة البرج) ، وقد سميت مدينة عزبة البرج بهذا الاسم لوجود (برج) بها أنشئ عند مدخل بوغاز دمياط عام ١٢١٥ فى عهد الملك الكامل ، وتقع المدينة فى شمال مدينة دمياط بحوالى ١٥ كيلو متر على الضفة الشرقية لنهر النيل عند مصبه بالبحر المتوسط .

٣- عزبة البرج:

(عزبة البرج) بلدة قديمة شمال دمياط على الضفة الشرقية للنيل ، يحدها البحر المتوسط شمالاً ، وبحيرة المنزلة شرقا ، ويحدها غرباً نهر النيل ورأس البر ، ومن الجنوب قرية (الشيخ ضرغام) ومركز دمياط ، وقد حدّد هذا الموقع الجغرافى الفريد طبيعة النشاط الاقتصادى الأساسى بها ، وهو النشاط المرتبط بالصيد وتجارة البحر والصناعات المرتبطة بها منذ القدم ، وتبلغ مساحة المدينة ٢١٤٢ فدانًا ، منها ٦٦٥ فدانًا زراعيًا [٣] .

وقد تحوّلت قرية عزبة البرج إلى مدينة منذ ١٩٧٩م حيث صدر قرار رئيس الجمهورية بتحويل قرية عزبة البرج إلى مدينة تتبع مركز دمياط ، وذلك تمشيًا مع التطور الحضارى والنمو السكانى والاقتصادى بها ، ولتحديث المرافق والخدمات بها ورفع طاقاتها الإنتاجية في كل المستويات الإنتاجية بالبلدة.

ويؤكد أحد المبحوثين من مجتمع البحث أنها " بلدة قديمة ترجع أصولها منذ أيام الفرنساويين عندما أتت الحملة الصليبية إلى مصر ونزلوا إلى دمياط ثم استولوا بعد ذلك على البرج الذى كان مبنيًا عند مدخل (دمياط) [*] .

والذهاب إلى عزبة البرج له أحد طريقين : إمّا أن تستقل سيارة من مدينة دمياط مباشرة إلى

(*) وقد أنشأ المرحوم عباس باشا سكة عسكرية من المدينة إلى البوغاز عرضها اثنا عشر متراً ، فى طول ستة عشر ألف متر ، تمرّ فى وسط المزارع على جملة قرى منها : عزبة الخياطة ، وعزبة اللحم ، والحملة ، وعزبة الشيخ ضرغام ، حتى تصل إلى قلعة البوغاز الكبرى ، التى أنشئت زمن دخول الفرنساوية أرض مصر فى القرية القديمة ، المسماة بقرية عزبة البرج ، التى هدمها بنوبرت سر عسكر، الفرنساوية ، لقيام أهلها ليلاً على عساكره وذبحوا منهم جملة ، وبنى بأنقاضها تلك القلعة ، ولم يبق من آثارها إلا الجامع الذى بوسطها ومنزل صغير الآن به حكمدارها ، ومن إنشاء المرحوم عباس باشا أيضا ، القشلاق الكبير الذى هناك على شاطئ النيل ، وجملة مخازن للبارود والمهمات العسكرية، وصهريج كاف لشرب العساكر المرابطين بتلك القلعة مع أهل عزب البرج الجديدة التى فى شمال القلعة .

هناك على الضفة الشرقية من فرع دمياط ، ويستغرق الطريق حوالى ثلث الساعة، وإمّا أن تعبر النيل من رأس البر ، وهى طريقة ممتعة تبحر خلالها المعدية بين السفن الراسية إلى الشاطئ الآخر فى دقائق معدودة[٤] .

وفى عام ١٨٦٩م أنشئت بها منارة لإرشاد السفن المارة فى البحر المتوسط ، وهي المنارة الداخلة إلى البوغاز بارتفاع ١٨٠ قدماً ، وقد أزيلت هذه المنارة مؤخراً بعد أن دهمتها مياه البحر نتيجة تآكل الشاطئ ، وأقيمت حديثًا منارة أخرى ، وهي إلى الداخل بعيداً عن الأمواج ، وكانت بها أيضا أبراج حصينة اشتهرت فى الحروب الصليبية وفى عهد الحملة الفرنسية ، وقام القائد أحمد عرابى بتدعيمها بتدعيمات جديدة قبل عام ١٨٨٢م .

وقد كان لأهالي دمياط دورٌ بارزٌ في التصدي للحملة الفرنسية عام ١٨٩٨م، فقد قام أهالى دمياط بالثورة على الحملة الفرنسية ، وشارك أهالى عزبة البرج فى هذه الثورة ، فهاجموا الحامية الفرنسية بقريتهم ، ولكنهم اضطروا بعد إخماد الثورة إلى إخلاء القرية ، ونزلوا إلى المراكب مع أسرهم قاصدين سوريا هرباً من بطش الفرنسيين .

وكانت عزبة البرج تعتمد أولاً على الزراعة بسبب تملك مجموعة من البشوات لتلك المنطقة ، وسميت لهذا الاسم (عزبة البرج) لانتمائها لبرج يربط بين مجرى نهر النيل الفنار حالياً ورأس البر ، وهى قرية متوسطية تتجمل بمراكب الصيد الجميلة حيث يصنع البحر جمالها وأحزانها ، أفراحها وأتراحها .

وبدأت ثانيا تتجه للصيد عندما أنشئ بها مصنع (إدفينا) فى الخمسينات من القرن العشرين ، والذى كان السبب فى إنشائه وجود كميات كثيرة من السردين فى المنطقة مما ساعد على إنشائه ، وأيضا فتح العديد من فرص العمل فى تلك المنطقة المشتهرة بالصيد وتوريد تلك الأسماك للمصنع ، ثم لجأ الصيادون لإنشاء منازل لهم ليكونوا على مقربة من مكان عملهم ، وهناك تجد حركة دائبة منذ الصباح الباكر فى عبور لا ينقطع .

وتلاحظ أن الكل في عزبة البرج يعمل ، والعمل يعنى البحر والمراكب فالغالبية العظمى من الأهالى يعملون إما صيادين أو بحارة على المراكب التجارية أو تجارة أسماك أو فى صناعة السفن أو مستلزمات الصيد ، وثمة رجال بالمئات غائبون فى عرض البحر فى رحلات صيد قد تستغرق شهراً كاملاً وآخرون على المقاهى الكثيرة فى انتظار رحلاتهم.

وقد ازدهرت بالبلدة صناعة السفن لتلبية الطلب عليها ، سواء لاستخدامها فى الصيد أو التجارة أو السفن الحربية خاصة منذ زمن الحملات الصليبية والأيوبيين والمماليك قديمًا ، كما تعمل الغالبية العظمى من سكان عزبة البرج فى الصيد أو الصناعة المرتبطة به ، مثل : صناعة السفن وشباك الصيد ومستلزماته وتجهيز الأسماك وسفن الصيد المتنوعة .

ومنذ بداية التسعينات بدأ عدد من صيادى عزبة البرج السفر للعمل فى أسطول الصيد اليونانى والأسطول التجارى وذلك بسبب حالة الركود والاضطراب التى سادت نشاط الصيد خلال الفترة من ١٩٦٧م إلى ١٩٧٣م، وما سبقها من توقف موسم صيد السردين بسبب توقف فيضان النيل عن الوصول إلى مصب النهر بالبحر المتوسط ، وقد ارتفعت هذه الأعداد المهاجرة للعمل بالبحر بعد ذلك حتى وصلت إلى عدة آلاف يمثلون نسبة مهمة من العاملين فى أسطولى الصيد والتجارة اليونانيين حالياً ، وكذلك فى بعض الدول العربية الأخرى .

ونما أسطول الصيد بعزبة البرج نموا مطردا خلال العشرين عاماً الماضية ، ووصل حالياً إلى ألف مركب صيد خشبية تعمل فى البحر المتوسط ، بالإضافة إلى مائة مركب صيد حديدية حديثة تعمل بالصيد فى خليج السويس وباب المندب وأمام سواحل الصومال وإرتيريا واليمن ، وهو تطوير جديد لنشاط مهنة الصيد بالمدينة ، ويمثل هذا الأسطول فى مجموعة أكثر من ٥٠٪ من مجموع أسطول الصيد بكل الموانى المصرية ، ويعتمد هذا النشاط فى مجموعه على النشاط الفردى الخاص أو الشركات المصغرة التى تضم أفراد بعض الأسر ، وتسانده جمعيات تعاونية للصيادين وأصحاب السفن ، ولكنها جمعيات محدودة الإمكانيات ضعيفة التأثير.

٤- الموقع وجغرافية المنطقة :

لا يعيش المجتمع أبداً فى فراغ ، بل لكلّ مجتمع إقليم خاص يرتبط به ويشغل رقعة محددة من الأرض وتحيط به ظروف جغرافية وبيئة معينة تؤثر بطريق مباشر أو غير مباشر فى الحياة الاجتماعية والاقتصادية والثقافية السائدة فيه وتطبعها بطابع مميز[٦] .

وتقع عزبة البرج شمال مدينة دمياط بحوالى ١٥ كم على الضفة الشرقية لنهر النيل ، عند مصبه بالبحر المتوسط ، ويوجد بها طابية عرابى الأثرية وفى عام ١٨٦٩م أنشئت بها منارة لإرشاد السفن المارة فى البحر المتوسط بارتفاع ١٨٠ قدماً ، وتشتهر بصناعة السفن حيث يوجد بها ترسانة كبيرة لصناعة السفن، كما يملك أهلها أكبر أسطول صيد فى الجمهورية ، ويوجد بها مصنع لتعليب السمك[٧] ، وتشارك مدينة رأس البر فى نهاية نهر النيل.

وهذه القرية القديمة شمال دمياط كانت بها أبراج حصينة اشتهرت فى الحروب الصليبية ، كما تشتهر بأسماكها وطيورها [٨] .

وتنقسم مدينة عزبة البرج إلى [٩] :

- المنطقة (أ) : الملقا الخارجى ، شارع الإستاد ، المراجوة ، الفوايدة ، الدسايقة، الرخاوية، فاصل الشارع الرئيسى من البوابة الرئيسية حتى منطقة السوق .
- المنطقة (ب) : عزبة البرج ، الحناينة ، المساكن الشعبية ، شارع المصنع ، شارع الفنار حتى مستشفى عزبة البرج ، منطقة المدارس ، الفرن الآلى ، أرض ركة ، أرض أبوعمائشة، المنطقة السكنية المطلة على النيل حتى الجمرك .
- المنطقة (جـ) : الملقا الداخلى ، التل ، أرض الزرقاوى ، فاصل الشارع الرئيسى من أمام " محمد سالم " وحتى المجلس .
- المنطقة (د) : الدبدوبة ، المنطقة السكنية شمال ، الطريق من مسجد السلام حتى كوبرى الصفارة ، الشارع الرئيسى حى كوبرى الصفارة ، شارع الفنار من المستشفى حتى المثلث [١٠] .

أما عن وجهة نظر أبناء عزبة البرج وخاصة الصيادين فى الموقع الجغرافى لعزبة البرج ومدى الاستفادة من هذا الموقع فقد تباينت أراؤهم على النحو التالى :

يقول أحد الإخباريين : " عزبة البرج مدينة متوسطة بين الإسكندرية وبورسعيد فى آخر حدود الساحل " ، بينما يقول آخر : فى الشرق " تيت البدوين " و "تيت العمايرة " و " تيت المواسية " و" تيت النخامية " و " تيت أبوالروس " و "تيت محمد عطية والغرب " تيت عبده موسى" .

ويضيف أحد المبحوثين: أنه " يوجد طريق بورسعيد القديم وهو طريق قديم جدا كان يصل دمياط ببورسعيد ، بس دلوقتى فيه الطريق الجديد بتاع بورسعيد ، وده معدش حد بيسافر فيه عشان فيه جزء كبير منه الميه غطته حوالى خمسة كيلو متر ، والحتة دى إحنا ساعات بنروح نصطاد منها أو من أى حته على طريق بورسعيد ، وزى ما أنت شايف هتلاقى مزارع السمك الناحية دى والناحية التانية هتلاقى البحر، دلوقتى الحكومة عماله تعلى فى الأرض فى المنطقة

دى ، عشان لولا كده كانت الميه غرقت عزبة البرج كلها شايف علو الحجر الخرسانة والحجارة المكسرة دى معمولة جدار عشان تصد الميه ، ودى مفروشة من تحت ومرصوص فوقها الطوب والحجارة دى والمحافظة شغالة هنا من ناحية دمياط ، وبرضه فى بورسعيد شغالين على الطريق ده من ناحيتهم ولولا كده كان زمان العزبة كلها ميه لأن شايف الميه دى زمان كانت الأرض موجودة لجوه شويه إنما الميه دلوقتى غطت جزء كبير، وعشان كده عاملين الجدار ده ".

ويضيف إلى ذلك قائلا: " يوجد منطقة الملاته لجوه شوية ، التل ، الدبدوبة ، كفر حميدو ، الشيخ درغام، الخياطة ، الشهبية ، الجواهرة ، دمياط ، كما يوجد بلد اسمه الخياطة، الشبرايم، كفر حميده ، الراطمة ، المراجوة، وكان فى بورسعيد بس البحر قطع كل ديه للآخر عند الفنار ، وهى منطقة بحرية فى الشاطئ الآخر لرأس البر وتوجد فيه عزبة البرج ، ويوجد أيضا فى شمال عزبة البرج شدد الغيام والكفر والمرجوا وفى اليمين رأس البر وبعد عزبة البرج الزرعة وهى تعتبر عزبة تابعة لدمياط ، كما يوجد هنا حولينا مناطق كثيرة مثل: سوق السمك ، الملقى " .

ويقول أحد المبحوثين : " إحنا بتواجهنا بورسعيد من الشرق ، ورأس البر من الغرب ، وبحيرة المنزلة من الجنوب ، والشمال أيضا يطل على رأس البر والبحر ، وإحنا هنا فى الجنوب دمياط ، وفى الشمال رأس البر وفى مناطق كثيرة زى الدبدوبة والنيل ، أما بالنسبة لعزبة البرج نجد أنها فى موقع حيوى حيث أن أساس البلد هى طابية عرابى ورأس البر وكانت جزيرة عزبة البرج أساسها أول البلد طابية عرابى وكانت هذه البلد يدخلها الغزاة الصليبيون من خلال طابية عرابى يمرون بها حتى يصلوا إلى السودان وأثيوبيا فى الجنوب ، ويحدها جنوبا : كفر حميدة ، الشيخ درغام، الخياطة ، دمياط .

وقال أحد المبحوثين : " إحنا غربنا رأس البر وشرقنا عزبة البرج والشمال فى البحر المتوسط والجنوب يبقى فيه الجربى ودمياط ، وجهة غرب الشمس اسمها رأس البر ، ومن جهة شروق الشمس عزبة البرج ، ومن جهة الشمال البحر الأبيض وبعد العزبة كفر أبوسعد، واحنا ما بنعرفش غير البوغاز اللى إحنا بنجى منه ، وإحنا جايين من العريش عشان إحنا أصلاً من العريش وبنعدى عليه " .

ويضيف إلى ذلك قائلا: " تقع عزبة البرج غرب بورسعيد ، وإحنا فى الوسط وغرب عزبة البرج ومصيف جمصه غرب وإحنا فى الوسط ، ويحدها من الشرق : دمياط، الشيخ درغام ، الخياطة ، بورسعيد ومن الغرب رأس البر ، جمصه ، بلطيم ، البرلس ، رشيد، أبوقير ، الإسكندرية وبامتداد

البحر بيكون بورسعيد العريش ، وعزبة البرج وكفر حميدو والشيخ درغام والخياطة كل البلاد دى حوالينا من ناحية الشرق ، وعندنا فى الشمال البحر المتوسط ورأس البر فى الغرب ، ومن الجنوب الجربى وبلاد كتيرة زى بورسعيد والعريش والبرلس " .

وقال أحد المبحوثين : " والله أنا مش من العزبة ، بس أنت شايف إحنا أمام رأس البر ، وجنبنا الجربى ، أصل أنا من رشيد وإحنا هنمشى بكرة ، إن شاء الله"، وقال إخبارى آخر : " إحنا من رشيد منعرفش غير رأس البر ودمياط بعدنا هنا بشويه ، وإحنا هنا جيين نشتغل على المركب بس، وملناش اختلاط بحد " ، وهكذا يوحى كلامه مدى ارتباط مدينة رشيد بمنطقة عزبة البرج كما سيتضح فيما بعد ، ويوجد فى الجنوب رأس البر والطبية فى الشمال والدبدوبة فى الشمال وطابية من أيام أحمد عرابى ، وهنا عندنا بيوت قديمة أوى تعتبر من الأثريات " .

ويضيف مبحوث آخر : " عزبة البرج على شكل مثلث ، يحدها من هنا البحر ومن ناحية ثانية بحيرة المنزلة مع البحر الأبيض ، واللى بيقطعها بس طريق بورسعيد ، ومن ناحية ثالثة يحدها قرية الشيخ درغام والرطم وطبل والخياطة " .

قال أحد المبحوثين أيضا : " عزبة البرج لها اتصال على السواحل مثل البرلس بتكون بعد جمصه وبلطيم ورشيد وإسكندرية وليبيا ، وبتكون عزبة البرج فى الشمال ، وبورسعيد بتكون فى الشرق ، وبعدها العريش وبعدين إسرائيل، سواحل البحر كلها مفتوحة علينا ، واحنا راجعين من ناحية البحر بتلاقى حولينا الخياطة والشيخ درغام وكفر حميدة والمراجوه وعزبة البرج ، والأماكن دى كلها حوالينا ، وبنودى السمك للتجار فى عزبة البرج هما إلى بيجهزوه ، وبيتصرفوا فيه والبلاد اللى حوالينا دى كلها صيادين ، فمثلاً عزبة البرج كل الناس فيها صيادين وتجار سمك أو بيتشغلوا فى الغزل ، وشرقها بورسعيد ، وغربها الأول بجمصه من ناحية البحر ، وبعدين محافظة الدقهلية ، والشمال البحر الأبيض المتوسط والجنوب نهر النيل " .

ويذكر أحد المبحوثين " أنّ رأس البر غربى وعزبة البرج شرقى ومجرى النيل بين الاثنين بحيرة المنزلة شرقى بحرى البحر الأبيض ، وتبدأ من قبلى قرية الحسنية والكفر وتوجد أرياف بجوار العزبة، والطابية آخر نقطة على النيل هنا ، وهى طابية " أحمد عرابى وفى بيوت قديمة جداً يعنى، والمنطقة دى كلها طرح بحر النيل وهو اللى مؤسسها ولها أكثر من ٢٠٠ سنة ، واللى جمعها النيل، وهو جاى يرمى هنا وبدأ البحر يأكل أرض البر ودلوقتى تلاقى الحكومة حطة حجارة كبيرة على أول الطابية، وهو المكان اللى فيه ورش المراكب التى بتعملها ، وفى نهاية مصب أفقى شمال

نهر النيل فرع دمياط الغرب ورأس البر ، والشرق المنزلة ، والشمال البحر المتوسط ، والجنوب دمياط ، كما تقع المنطقة بين الشيخ زويد فى الشمال ، ومن الجنوب الغربى الإسكندرية وبورسعيد والعريش فى الشمال ، وفى الجنوب بلطيم والبرلس ورشيد والمعدية حتى الإسكندرية " .

والمتأمل فى عزبة البرج يجد أنها أشبه بالجزيرة ، وذلك بسبب أنها تطل من جميع الجهات على المياه ، متمثلة فى البحر المتوسط والبحيرة والنهر وعند مصب النهر فى البحر، ويتضح ذلك من خلال إطلالها شمالا على البحر المتوسط ، وشرقا على بحيرة المنزلة ، أمّا من الناحية الغربية فنجدها تطل على رأس البر ، وجنوباً على القنال التى تصل بين النيل والبحر المتوسط (عند مصب النهر فى البحر) ، ونجد أن أهالى عزبة البرج يعتبرون عزبة البرج والقرى الموجودة أسفلها، أى من الناحية الجنوبية منطقة واحدة .

يقول أحد الأخباريين : إن " عزبة البرج دى ممكن تكون زى جزيرة ، لأن غربها موجود النيل، وشرقها بحيرة المنزلة ، وشمالها البحر المتوسط ، وتحتها قرية كفر حميدو ، إحنا بنحسب عزبة البرج وقرية كفر حميدو والشيخ درغام منطقة واحدة كبيرة حواليهم نفس الحاجات دى من اليمين والشمال وفوق ، لكن من تحت فيه القنال اللى واصلة من النيل لحد البحر المتوسط ، ودى قنال هى اللى حفرتها فعشان كده المنطقة دى تعتبر جزيرة لأن حوليها كلها ميه من جميع الجهات ، وإحنا هنا دلوقتى فى النيل ، ودى عزبة البرج واللى هناك ده المبنى الأبيض هو مجلس المدينة ، أصل دلوقتى عزبة البرج أصبحت مدينة بس إحنا اللى لسه بنقول عليها عزبة ، والمبنيان اللى هنا دول مدرستين اللى همه الصفر ، ووراهم على طول المستشفى ، شايف السور الأبيض اللى على الميه ده أهو ده سور المستشفى ودى المستشفى العام " .

ويضيف إخباري آخر : " إن مدينة عزبة البرج كبيرة قوى لها أهمية ، من وجهة نظره ، تظهر فى أن فيها كل حاجة مثل أى مدينة مثل المجلس ، وفيها مدارس كثيرة ابتدائى وإعدادى وثانوى، وفيها مستشفيات عامة وخاصة وفيها طابية وورشة تصليح السفن ، وفيها مصانع الحلويات لأن إحنا تبع دمياط والمكان فيه مخازن خشب كثيرة عشان السفن وعشان الموبيليا اللى مشهورة بيها دمياط كلها " .

شكل رقم : (١)



(موقع عزبة البرج وجغرافيته)

ثانيًا : أثر الموقع والبيئة فى طباع السكان ونشاطهم :

تقع دمياط على شواطئ البحر والبحيرة والنهر عند مصب النهر فى البحر، وفى دلتا النهر الزراعية الخصبة ، وفى منطقة البحر ذات الطقس والحاصلات الخاصة بهذه المنطقة ، ثم إنها تتوغل فى المنطقة المعتدلة البعيدة عن لافح الحر وقارس البرد ، وعلى الطريق بين ثلاث قارات عريقة فى حضارتها وتاريخها .

وقد حبتها الطبيعة إلى جانب هذا الموقع الفريد ، بمناظر ساحرة تجمع بين مفاتن البحار والبحيرات والأنهار والحقول والمراعى الخضراء وأجمات النخيل والأشجار ، والسماء الصافيه الزرقاء ، فكانت ، لهذا كله ، ذات جو لطيف ، وخيرات تفيض بها اليابسة والماء ، وكانت الثغر الملاحى التجارى والبلدة الزراعية الصناعية [*][١٣].

وقد اشتغل أغلب سكانها منذ القدم بالملاحة والتجارة وبالصناعات المحلية نحو: صيد الأسماك والنجارة ، وضرب الأرز ، والمنسوجات ، ومنتجات الألبان، والنخيل ، واستخراج الملح، والمصنوعات الجلدية ، وصناعة السفن، وكان من الطبيعى ، ومراكبهم التجارية على صلة دائمة مع ثغور الشام والبلقان أن يتزاوج ويتصاهر الكثير من أهلها مع سكان تلك الأقاليم ، وأن يخرج من ذلك الامتزاج نسل فيه خصائص تلك الشعوب ، وكان هذا الموقع عند مدخل مصر هدفاً دائماً للغزوات الأجنبية الطامعة فى احتلال مصر ، وأن يكون لدمياط ذلك التاريخ الحربى الحافل بالمعارك والمآسى والأحداث .

(*) يقع ثغر دمياط على الضفة الشرقية من الفرع الشرقى للنيل ، وهو الفرع الذى كان معروفاً أيام الفراعنة بالفرع (الفتنى) ، وهو بعيد عن البحر المالح بنحو فرسخان ، وعن بحيرة المنزلة بنحو نصف فرسخ فى ملتقى خط ١٥ – ٢٩ – ٢٩° من الطول الشرقى بالخط ٤٣ – ٢٥ ٣١° من العرض الشمالى ، وليست دمياط الآن فى نفس الموقع الذى كانت تشغله أيام الحروب الصليبية والمدينة التى هاجمها الصليبيون مراراً حتى وقعت فى قبضتهم سنة ١٢١٨ من الميلاد هى دمياط القديمة لا الحديثة ، ثم استولى عليها القديس لويس سنة ١٢٤٩م ولما ردها هذا الملك إلى المسلمين فى مقابل إطلاق سراحه هدمها هؤلاء وأنشأوا المدينة الحالية على مسافة فرسخين من الأولى .

وضواحى دمياط مشهورة بمزارع الأرز ، أما هى فإنها المستودع الكبير لأصناف أرز القطر المصرى ، ولها بالشام صلات تجارية وثيقة ، وكانت لمعامل النسيج بها فى الزمن السابق شهرة ذائعة وصيت بعيد ، وقد بلغ بعضهم عدد سكانها إلى ٦٠ أو ٨٠ ألف نسمة. وهذان الرقمان مبالغ فيهما ، لأن هذا العدد لا يتجاوز اليوم ٢٥ إلى ٣٠ ألفا فقط ، وأشهر مبانى دمياط وأجملها المساجد ، وما شاده الوالى فيها من معامل الأرز ومستودعاته، وقد أنشأ سموه بها ثكنات للجند ومدرسة للمشاة (البيادة).

أمّا هذا الطقس المعتدل اللطيف ، فكان ذا أثر فعال ، حمل السكان على العمل والحركة والنشاط ، كمارسهم بالميل إلى بالميل إلى المرح والمعاشرة والانبساط . فتقول دائرة المعارف الفرنسية : " أهلها نشيطون ، وعلى وجه عام مرحون ... " ، كما يصفهم على مبارك : " وطباعهم تميل إلى الرقة والرفاهية وحسن المعاشرة لاسيما للأجانب ... " وقال قائل حين وضع أساس المدينة الصناعية بدمياط ... : " إنّ دمياط ليست فى حاجة إليها ؛ لأن المدينة نفسها مدرسة صناعية " .

والواقع أنّ علماء الاجتماع والأنثروبولوجيا الذين ينهجون فى دراستهم للمجتمع نهجا بنائياً يفهمون " المكان الاجتماعى " فهما يختلف كل الاختلاف عن رأى " سوروكين ومعظم علماء الاجتماع الأمريكيين " الذين عالجوا هذا الموضوع[٦][*] ، ذلك أن الاتجاه البنائى لا يهتم بالفرد من حيث هو فرد ، وإنما يهتم أولا وقبل كل شىء بالعلاقات المكانية الاجتماعية التى تقوم بين الزمر الاجتماعية ، وبخاصة الجماعات الكبيرة التى تتمتع بدرجة عالية من القدرة على الاستمرار فى الوجود . فالمسألة ليست مجرد قياس للمسافات والأبعاد الفيزيقية التى تفصل بين مختلف المواقع أو المواطن التى تقيم فيها هذه الجماعات . فالمكان الأيكولوجى ، على ما يقول " إيفانز بريتشارد " ، هو أكثر من مجرد المسافة أو البعد الفيزيقى وأن كان يعتمد عليه بغير شك نظراً لأن من الصعب تجريده أو فهمه حق الفهم دون أن نأخذ فى الاعتبار خصائص المناطق التى تفصل بين الجماعات المحلية المختلفة وعلاقة هذه المناطق بالمتطلبات البيولوجية لدى الأفراد[١٤] .

وتكاد تكون مدينة عزبة البرج منطقة منبسطة سهلة أعلى ارتفاع بها فى جنوبها وهو متر واحد فوق سطح البحر ، ثم تنحدر المنطقة نحو الشمال حتى ساحل البحر المتوسط ، والملاحظ هو انتشار المناطق المنخفضة فى شرق المدينة بجوار بحيرة المنزلة مكونة للبرك والمستنقعات ، وتعتبر الكثبان الرملية من الظاهرات الطبيعية المميزة فى طبوغرافية منطقة عزبة البرج ، خاصة فى الوسط والشمال[١٥] .

وهذه الكثبان منتشرة بين فرعى دمياط ورشيد ، وعند السيوف الفاصلة بين البحيرات والبحر، وهى قليلة الارتفاع ولا تزيد عن عشرة أمتار فى كل الحالات، كذلك يبدو امتدادها محدودا

(٦) فالواقع أن معظم هؤلاء العلماء من أمثال: پارك Park وبوجاردوس Bogrdus يتبعون فى دراستهم نهجا سيكولوجيا وليس نهجا اجتماعيا ، فيذهبون مثلاً إلى أن الاشخاص الذين يحبون أحدهم الآخر سيكولوجيا يكونون متقاربين اجتماعياً بعكس الأشخاص الذين يكرهون بعضهم بعضاً يكونون بعيدين اجتماعياً أحدهم عن الآخر ، فهذا بعيد تماماً عن دراسة المكان أو البعد الاجتماعى بالمعنى السيولوجى ؛ حيث لا تعطى أية أهمية للأسس السيكولوجية التى تقوم عليها علاقات الأفراد .

يتراوح بين نصف كيلو متر و١,٥ كيلو متر ، والمرجح أن الرياح هى المسئولية عن تكوينها ولهذه الكثبان أهمية خاصة فى اختزان مياه الأمطار الشتوية ، ويساعد ارتفاع سطحها على بعد مناسب المياه الجوفية لأسفل ، ولذا تزرع بمحاصيل الفاكهة أو الخضر[١٦] ، ومن المحاصيل الزراعية : الشعير ، والبطيخ ، كما تستعمل سفوح تلك الكثبان فى زراعة أشجار النخيل والطماطم .

واستخدمت مناطق من تلك الكثبان فى إقامة طوابى دفاعية ، كما أنها تعتبر خزانات للمياه الجوفة العذبة المتجمعة من تساقط الأمطار فى فصل الشتاء مما يساعد على قيام الزراعة حولها ، ومن ناحية أخرى ، فإن لتلك الكثبان الرملية بعض المساوئ منها خطر زحفها على الأراضى الزراعية جنوب المدينة ، كما تعمل فى تغطية السهل الفيضى الإرسابى القريب من الشاطئ ، فتحوله من شاطئ طينى رملى إلى شاطئ رملى[١٧] .

ثالثًا : الطقس والمناخ وتأثيرهما على عملية الصيد :

١- بين مصطلحي: الطقس والمناخ :

لكلّ من مصطلحي الطقس والمناخ مدلول خاص بهما ، ويجب عدم الخلط بينهما عند التعبير عن حالة الجو منهما ، فالطقس Weather يقصد به وصف حالة الجو فى لحظة أو يوم معين من حيث درجة حرارته ومقدار ضغطه ونوع الرياح التى تهب عليه فى ذلك الوقت ومقدار الرطوبة فيه من حيث السحب والضباب ودرجة كثافتهما وغير ذلك من المعلمات التى تبثها الإذاعات والصحف والتليفزيون يومياً - ليسترشد بها أصحاب الأعمال المرتبطة بحالة الطقس مثل الطيارين والملاحين والصيادين والزراعيين والرحالين وغيرهم .

أمّا المناخ Climate فيدل على مفهوم أشمل وأوسع من مدلول الطقس لأنه يدل على حالة الجو فى مدة طويلة قد تكون شهراً أو فصلاً أو سنة أو عدة سنوات ، بعد أخذ قياسات الطقوس اليومية بجميع عناصرها وعمل متوسطات لها للتعرف على الحالة المناخية السائدة فى أى إقليم من الأقاليم بصورة عامة .

وأهم عناصر المناخ الحرارة والضغط الجوى والرياح والرطوبة والأمطار ، وهى تؤثر فى بعضها البعض ، فاختلاف درجة الحرارة يؤدى إلى اختلاف الضغط الجوى واختلاف الضغط الجوى يؤدى إلى هبوب الرياح، وسقوط الأمطار يتوقف على نوع الرياح والجهة القادمة منها... وهكذا[١٠] .

تتبع مدينة عزبة البرج محافظة دمياط فى الطقس والمناخ العام ومحافظة دمياط بدورها تتبع منطقة البحر المتوسط من حيث الطقس الحار الجاف صيفاً المعتدل الممطر شتاء ، ولو أن الجو ليس بالحار اللافح فى الصيف ، ولا بالبارد القارس في الشتاء لما للبحر الملطف للحرارة والبرودة عليها من أثر ، ففى الصيف تهب نسمات البحر المتوسط بليلة منعشة ، فتلطف الحرارة وتحول من ضاحيتها (رأس البر) مصيفا عاماً مشهوراً ، ومتوسط الحرارة بها طوال العام (٢٢) درجة، والفرق بين متوسط الصيف والشتاء هو نحو (٦) درجات ، وهو ليس بالفارق الكبير ، وفى الشتاء تهب الرياح الغربية على شمال الدلتا محملة بالسحب المطيرة ، وتجتاز الساحل وتسقط عليه الأمطار ، وتخضع دمياط من جهة الطقس عامة للعوامل المؤثرة فى طقس جمهورية مصر العربية [١١] .

وقد أدى موقع مدينة عزبة البرج على ساحل البحر المتوسط إلى تأثيرها بمرور الانخفاضات الجوية ، وما يصاحبها من سقوط الأمطار وازدياد سرعة الرياح والتغير فى درجات الحرارة ، وساعد على ذلك استواء سطح المدينة ، ولا شك أنّ مرور الانخفاضات الجوية الشتوية يمثل أهم ظاهرة مناخية تؤثر فى مناخ المدينة ، فهى السبب المباشر فى سقوط الأمطار الشتوية .

ويمكن القول بصفة عامة : إن الخصائص المناخية لمدينة عزبة البرج أكثر اعتدالاً من وسط وجنوب محافظة دمياط ، حيث يمتاز المناخ بدفئه شتاء ، وارتفاع حرارته صيفاً ، ولكن يلطف من حرارته هبوب الرياح الشمالية والشمالية الغربية [١٢] ، وإذا أردنا الحديث عن تأثير الطقس على عملية الصيد فلابد لنا من الحديث أولاً عن :

- درجات الحرارة واختلافها بين الفصول المختلفة .
- الرياح وتأثيرها على عملية الصيد .
- النوات ومواعيدها .
- الأمطار وتأثيرها على عملية الصيد .
- دور الشمس والنجوم فى حياة الصياد وتأثيرها على عمليات الصيد .
- الفصول واختلافها وتأثيرها على عمليات الصيد .

٢- الأسماء التى تطلق على الشهور والفصول :

يروى أحد المبحوثين ما يراه قائلا : " شهر أغسطس (٨) الخير يبدأ يسهل ، لما يدخل شهر ١٠ ، ١٢ يدخل الشتاء ويقل السمك ؛ لأنه يحب الصيف ويجى يرعى فى المياه الخضراء ، ومن شهر ٨ إلى ١٠ ، ١١ البورى حالياً موسمه الصيف يدخل " ينج " ويجيب " وليده صغيرة " اللى هى بتدخل المزارع لحد شهر ١٢ يختفى البورى والولدة تدخل التوبارة، وهو نوع من أنواع السمك يظهر فى فصل الشتاء ٤ شهر أبريل " .

بينما يقول مبحوثون آخرون : " إحنا عندنا مفيش أى تغيير فى أسامى الشهور، بنسميها زى ما كل الناس بتسميها يناير هو يناير ومارس هوه مارس وبرضه الفصول هيه هيه ، شتاء وربيع وصيف وخريف " .

ويعتمد الصيادون فى عملهم على الشهور القبطية . ويقولون: " لأن معادها مبيغيرش ، مثلا لو قلنا نوة الحسوم تجى فى ١١ من شهر طوبة مثلاً السنة الجاية تكون فى نفس المعاد ، أما الشهور الهجرية والميلادية تتغير إنما الفصول بنفس الأسماء .

والشهور بتتسمى بنفس أساميها ليس لها أسماء أخرى وإحنا بنشتغل بالشهور الميلادية فيه مراكب تانيه اللى هيه بتاعه السردين بتشغيل بالهجرية شهر مايو ويوليو ما نشتغلش فيه وبنسرح فى شهر ٨ ، ٩ ، ١٠ ، ١١ ، ١ ، ٢، ٣ ، ٤ ، ٦ ، ١٢ فى فصل الصيف بيكون فيه الصيد قليل فى آخر تسعة بيكتر شويه فى شهر تسعة بيتقلب البحر يعنى بيوقف البحر .

ويقول أحد المبحوثين : " نحن لا نسمى بالأشهر ولكن معروف إن الصيف بتاع الجمبرى بس على مدار السنة السمك كله موجود ، كما توجد سمكة واحدة اسمها سمكة موسى ، بنسميها الغطا وسمكة ظهرت أيام أكتوبر بنسميها ٦ أكتوبر .

ولا يوجد أسماء للشهور ، ولكن أسماء الشهور زى ما هى ، من ٦ : ٩ بنسمى شهور : البورى ، والخيطان ، والجران ، ونبدأ من شهر ٤ ، ٣ ، ٢ ، ١ محدش بيطلع فيه ، ولو الجو وحش محدش ينزل عشان النتيجة معروفة ومفيش صيد .

ويذكر مبحوث آخر : إنه لا توجد " أى أسامى ، بس في شهور فصل الشتا إحنا بنستخدم على طول الشهور القبطية زى: أمشير ، وأذار ، وطوبة " وطبعاً الوقوف بيبقى فى الشتاء ، إنما فى الصيف الحال ماشى ، والحر يبقى صعب ، وإنما فى الشتاء البحر بيبقى ساقع عند الشط قوى

إحنا بنقول أسماء الشهور عادى ، بس إحنا بنعرف شهور قبطية لأنها بيكون الجو فيها معروف زى: كياك ، وطوبة ، وأمشير وبيكون فى الشهور دى معروفة بالنوة ، زى الحسوم والشمس وبيكون الشغل حسب الجو ، وبالنسبة للسمك بيكون كثير فى فصول معينة زى فصل الصيف وفيه قرار جديد نزل ممنوع الشغل فى شهر ٦، ٧ ونشتغل فى بقية الشهور التانية ، والشهور العربية نشتغل فيها عادى ، ونجد أنه فى شهر مايو يبدأ الجو يتحسن عنه فى شهر آخر تكون فيه العاصفة ، وتسمى بالصليبية، وتلاقى إن المايه تمشى فى هذه الفترة وبعدين السمك بيتولد ، والسمك له ثلاث فصول فى السنة هى عبارة عن ٣ بطون ، شهر إبريل يكون ١/٢ القمر ، ويتولد فى شهز يونيو ، وبيبطرح تانى يوم ، وفى شهر أغسطس بيطرح ، وبنقص فى شهر سبتمبر ، ونلاقى السمك مالوش تحديد نوع معين فى إنه بيتولد الكابوريا والجمبرى فى الأيام دى هى اللى بتتولد ، وكمان نلاقى إن موسم الصيد هو شهر يوليو وأغسطس ، وفى الأيام دى كان الصياد لما يخرج فى البحر ١٠ أيام ممكن يطلع لكل واحد ١٠٠ جنيه ، لكن بعد الفترة دى الحالة تبدأ تقل والريح كمان يقل معاها " .

ويضيف إلى ذلك قائلا: " لا يوجد أى شهر مسمينه باسم غير اسمه ، بس إحنا بنستخدم أكثر الشهور القبطية زى : طوبة وأمشير ، مفيش صيد قد كده ، ونوة الحسوم بتبقى فى شهر يناير أو فبراير ، ويبقى مفيش صيد ، وبالنسبة للأسماء مفيش عندنا غير شهر " الملاتم " بيكون فى ٨ ، ٩ بيكون فيه ريح الخريف بتضايقنا شويه ، ولكن السمك بيكون موجود لأن كل ما الريح يجى الجو بيرتاح شويه ، واسمها كده لأنها بتنزل كل مدة معينة وبتكون رياح وراء بعضها".

ويرى مبحوث آخر أن أسماء الشهور تسمى بأسمائها ، " فصل الشتاء بنقول عليه النور ، والصيف عادى ، والربيع عادى مبنقلش عليه حاجة، إحنا عندنا هنا بنقول: شتاء ، وصيف ".

ويختلف مبحوث آخر حيث يرى أنهم يشتغلون على الشهر العربى ، وعلى القمر يقول: " ليس لهم دعوة بباقى الشهور اللى هى الشهور الإفرنجية ، ولا توجد أسماء ثانية غير فترة الوقوف وهى بتكون من ١٥ مايو لغاية ٥ يونية. إنما باقى الفصول والشهور بنقول عليها بأساميها العادية ، ويتفق فى القول مبحوث آخر بأن الشهور واحدة فى الصيف ، بيبقى الصيد أكثر وفى الشتاء بتبقى فيه رياح كثيرة ونوات ، فصول السنة مبتتغيرش وما تفرقش ولا صيف ولا شتاء ولا ربيع ، ولا توجد أسماء بتطلق على الأشهر والفصول لكن ممكن أقول إن فى الصيف الخير بيكون كثير والشتاء بيقل السمك لكن مفيش اسم معين بيطلق على الشهور والفصول " .

كما يوجد آخرون يقولون بأنهم : " ماشيين على حسب الشهور القبطية يعنى مثلاً: بابه ، هاتور ، بشنس ، كده يعنى ، أو مثلاً نقول شهر ١ ، شهر ٢ لكن مفيش أسامى ثانية، ونفس الأسامى للفصول إحنا كمان بنستعملها وأسماء الشهور برده ملهاش أسامى ثانية ، وإنما ممكن فى الشتاء نسمى موسم السردين ، وفى الصيف أسماك زى البورى وأسماك ثانية كثير زى مثلاً الدبارة والباغة وأسماك بالسنارة زى الدنيس والبحار والعريدى والوقار ، وفى الشتاء رياح كثيرة زى الرياح الشمالى (البرانى) الغربى والبحرى والشرقى ، وريح الشمس ، وأصعب أنواع الريح علينا رياح الخماسين ، وإحنا مبنقلش أشهر أو فصول معينة، بس ساعات بنسميها على أسامى السمك اللى بيطلع فى الشهر ده ، زى شهر ٨ نقول عليه البربونى ، وشهر ١٢ زى السبيط والسمك بيكتر من ١٢ إلى ٢ ، واللى بيسافر بيرجع تانى ، وشهر ٦ شهر الجمبرى فيه كثير ، ونجد أن شهر ٧ القبطى (بؤنة) يسمى شهر (الملاتم) ، بيبقى فيه رياح جامدة بتعلّى البحر قوى، وبتقعد ليلة أو ليلتين وبعدين يريّح حسب الظروف ".

ويطلق البعض على أشهر السنة اسم الشهور الحكومية ، ويؤكد بأن ملهاش أسامى أخرى بس إحنا بنعرف بالشهور التالتة زى شهر أبيب ، وهى شهور قبطية زى شهر آب ، مسرة ، توت وكان فى شهر مسرة كان النيل ينساب فى أيام الفيضان قبل السد وكنا نصطاد السردين كتير قوى ونشتغل فيه قبل أيام السردين ، أما شهر الصيف هو نفس الاسم، وفى الشتاء بالنسبة للحسوم وهما ٨ حسم وفى حسوم صغيرة ، وهى بتكون ناتجة عن الحسوم الكبيرة وهى نوه مذكورة فى القرآن .

ويقصد المبحوث بذلك ما ذكر في القرآن الكريم عن ريح " عاد " في سورة الحاقة في قوله تعالى:

{فَأَمَّا ثَمُودُ فَأُهْلِكُوا بِالطَّاغِيَةِ * وَأَمَّا عَادٌ فَأُهْلِكُوا بِرِيحٍ صَرْصَرٍ عَاتِيَةٍ * سَخَّرَهَا عَلَيْهِمْ سَبْعَ لَيَالٍ وَثَمَانِيَةَ أَيَّامٍ حُسُومًا فَتَرَى الْقَوْمَ فِيهَا صَرْعَى كَأَنَّهُمْ أَعْجَازُ نَخْلٍ خَاوِيَةٍ * فَهَلْ تَرَى لَهُم مِّن بَاقِيَةٍ} [الحاقة: ٥- ٨]

ويطلقون على الفصول من أول طوبة وأمشير اسم : (نوة جامدة) بيجى فى نوة الحسوم ، والشهور بتبقى نفس الأسامى عادى والفصول بتنقسم على حسب النوات ، وكل شهر له نوة زى: نوة الفضا ، الشمس ، وآخر نوة هى الفضا .

ويطلق بعض الإخباريين من مجتمع البحث على أسماء الشهور من ٦ : ٩ البورى، والحيتان، والجران ، ومن ٤ لأول ٦ : الجمبرى بكل أنواعه الأزازى والأحمر والأبيض والسكاركوس ، وفى السويس الصغير (اليهودى) ، أما بقى من ٩ لأول ١٢ : الدبارة والغيطيان والسمك الأبيض والمورجان ، ومن آخر ١٢ إلى ٢ : السمك اللى بيسافر بيرجع تانى ، وكان بيحكوا لنا حكاية عن واحد قال: إسرائيل عملت موجات صوتية عشان السمك الأبيض يروح عندهم وميجيش عندنا ، والكلام ده حكاه واحد إسكندرانى .

ويسمى البعض الشهور باسم الشهور المسيحية زى الزارعيين : أمشير، وكيهك ، وبؤنة ، وطوبة ، وهاتور ، وبرمهات ، وأبيب ، وبشنس ، وبرمودة ، ومسرى ، وتوت ، وبابة .

ويضيف مبحوث بأننا نطلق على أمشير اسم « أمشير الأهبل» ، لأنه على حال وحال ، علشان الجو بيكون حلو وفى لحظة يقلب ، والجو يشتى والدنيا تزعبب ، وطوبة : ويقال عليها : طوبة تخلى الشابة كركوبة».

ويضيف: « فى السنة الماضية جرى تجربة وقفنا ٤٥ يوم بدأ السرح من ٧/١٥ ، كان الحال أفضل من السنة دى ، واحنا سرحنا ٦/١٥ قدمنا شهر عن السنة اللى فاتت طلع ألعن من العام اللى فات مفيش إيراد نهائى ، المفروض يجى ناس من مسئولين الدولة وينزلوا عزبة البرج ويشوفوا السمك بعنيهم علشان يتعاملوا بالشهر البصرية (العربية) عشان القمر ، لأنه أثناء اكتمال القمر بيكون البحر مبروك بقدرة ربه ، وكلما اختفى قل السمك» .

ويقول أحد المبحوثين : « بنسمى سمكة باسم سمكة ٦ أكتوبر ، وشهر ٩ بنسميه وقار لأنه مشهور فيه وبيكتير فيه ، والله ما فيش سمك بيطلق على أسماء الشهور بس فيه يعنى مواسم للسمك يعنى زى الأيام ديه يبقى الجمبرى كثير فى الشتاء بيبقى البورى والوقار» .

٣- تأثير الفصول على المنطقة :

تتمتع مدينة عزبة البرج بعدة سمات ، ففضلاً عن أنها مدينة ساحلية تتأثر بفصول العام ، نتيجة لتأثير هذه الفصول على عملية الصيد ، فإنها أيضا تتأثر بحركة السياحة الداخلية، حيث لا يفصلها عن مدينة رأس البر سوى مجرى النيل لذلك نجدها مدينة منتعشة اقتصادياً بشكل كبير فى فصل الصيف ، حيث يقبل المصطافون على شراء كافة متطلباتهم من هذه المدينة .

أما تأثير الفصول على عمليات الصيد ونوع الأسماك فقد كانت إجابات الإخباريين كالتالى:

فى شهر : ١ ، ٢ ، ٣ ، ٤ بيكون موسم أروس ، وفى شهر : ٥ ، ٦ ، ٧ ، ٨ بيكون موسم لوت ودنيس ، وفى شهر : ٩ ، ١٠ ، ١١ ، ١٢ بيكون موسم لوت ودنيس ، وهذه الأنواع تُصطاد بالسنارة ، أما باقى أنواع السمك فيصطاد بالغزل (كنف) ، فى الشتاء ، سعات فى سعات مفيش والخريف كمان ولكن فى الصيف شهر : ٧ ، ٨ ، ٩ السمك كثير والطير كمان .

وبالنسبة للصيف ، بنشتغل فى الجمبرى وفى الشتاء بنشتغل فى السمك الأبيض علشان يبقى كثير فى الشتاء ، كما يوجد أيضا فى الصيف الصياده كويسه فى شهر : ٧ ، ٨ وأقل شهر ١٠ لأنه بيحصل ملاتم كثير « البحر بيعلا « الشتاء بيبقى فيه نوة ورياح ، ممكن نخرج الصبح ونرجع تانى آخر النهار ، الربيع يبقى قليل السمك خالص لأنه أيام الولد والخريف يبقى كويس فى أول الشتاء قبل النوة .

وبالنسبة لفصل الشتاء ، بيأثر أكثر الأيام بنكون فى البيت ، بيبدأ من شهر ١١ لحد شهر ٦ ، فصل الصيف ، الصيف كويس مافيش نوة ولا رياح حتى لو فيه رياح بنشتغل كويس رياح الصيف مابتأثرش ، فصل الربيع ، مش بطال الشغل فيه .

ويرى أحد المبحوثين أن « الشغل بيقل فى الشتاء علشان النوات والرياح والبحر يبقى عالى منها من ٢ – ٤ ما يصلحش للصيد من ١ – ٢ يصلح للصيد».

ويضيف: « والله الرزق له مواعيد ، وفى الشتاء الخير يبقى قليل والحال واقف ، وفى الصيف الشغل كتير والحال ماشى ، وبالنسبة لشهر سبعة بيكون الوحيد بعد الوقوف بيكون الريح كثير والشغل كثير والسمك كثير ، كما أنه فى فصل الخريف السمك بيزيد لأنه بعد الصيف ، وطبعاً معروف أن السمك كثير فى الصيف وغالى ، يقوم يجى الخريف نلاقى برده فيه سمك ، وهو بيبقى حسب نوع السمك ، يعنى ممكن نلاقى فى الصيف الجمبرى مانلاقهوش فى الشتاء ، وأسماك تانية نلاقيها فى الشتاء ومنلقيهاش فى الصيف ، وده يعنى أن فصل الصيف بنصطاد فيه جمبرى وكابوريا ، وكل فصل له الصيد بتاعه ، وفى فصل الشتاء نصطاد فيه أى حاجة ، بس فى الصيف بيبقى الصيد أحسن».

كما يؤكد أحد الإخباريين أن « شهور : ٨ ، ٩ ، ١٠ أحسن شهور للصيد بعد كده مش كويس علشان بيكون فيه نوة أو رياح ، وفى الصيف بيكون أكثر عنه فى الشتاء ، مع أن الجو بيكون حر ، إنما بقى فى الشتاء بيقل الصيد وبيقل الرزق بتاعنا ، علشان فى الشتاء بيكون فيه نوات فتكون المراكب فيه واقفة ، وكمان وقت الرياح بنوقف المركب ، ولكن إحنا بنشتغل طول السنة مايمنعناش غير الريح».

ويتفق معه إخباري آخر فيرى « أن فصل الشتاء شغل ، وبيقى تعب على الصيادين عامة ، فى الصيف فى عز الموسم نوقف المراكب وشهور وقف المراكب هم: ٥/١٥ إلى ٧/١٥ هما اللى بيوقف فيهم المراكب ، وده بيكون عز الموسم ، وحركة السمك بتزيد فى الصيف لحركات السياحة، أما الشتاء بنقل الحركة للصيد لعدم وجود سياحة ، وكمان لوجود النوات الشديدة ، ومفيش حاجة تأثر علينا ، وفيز الشتاء من شهر ١ إلى ٣/١٥ ، وبتبقى حاجة صعبة أوى ، المركب بتبقى عاملة زى العصفورة فى المايه ، ويتميز فصل الشتاء بأنه يكون الهوا والريح شديد وعالى ، ويكون السمك والرزق كثير فى الصيف نكون مستريحين شويه الخير يكون يعنى ، والصيف زى هنا بالضبط لو طلعت بره ، وفى نسمة بسيطة ممكن نجيب سمك بسيط لو قعدت كده زى ٢٠ يوم السمك بيعوم ، وإحنا بنصطاد السمك الراكز مش العايم والشتاء بيكثر فيه السمك البربونى والمرجان وهو ده السمك إللى بنصطاده .

ويرى مبحوث آخر أنّ السمك : بيكون أكثر وأحسن ؛ لأن فى الشتاء بيكون السمك له سعره العالى ، وتكون السمكة ماسكة علشان الجو مسقع وكل السنين زى بعضها ، أيوه فى فصل الربيع اللى هو فى شهر ٥ ، ٦ يبقى السمك له ولده ، ويمنع الصيد فى الوقت ده علشان السمك له ولده ده بيكون فى عزبة البرج ، ونجد أنه فى الصيف بنطلع نسرح بنقعد أسبوع أو ١٠ أيام، إنما الشتاء الشغل فيه بيقل علشان النوة والريح ، وكان العمل موقوف من ٥ إلى شهر ٦ ولا تفرق الأشهر مع الصياد ، ولو فيه نوة شغاله والجو يصلح للصيد بنطلع البحر وميكونش عالى ، ولكن فى فصل الشتاء بيكون الصيد ضعيف علشان النوة السمك يقل ، وإحنا بنسرح ممكن ليلة واحدة بس فى الصيف يكون السمك أحياناً ضعيف ، وفى البر لا تؤثر الفصول على أى نشاط غير طبعاً نشاط الفلاحة».

ويقول أحد المبحوثين إنه فى الصيف « بنشتغل لحد الساعة عشرة ، وفى الشتاء سمك يبقى زى المرجان البربونى والكلام ده ، وشهر ٥ وشهر ٦ مفيش فيهم رزق كثير ، عشان البحر يبقى مقفول ، ولكن الأشهر الأخرى الحمد لله الرزق كويس ، والفصول فى الصيف بيكون لها تأثير ،

بيجى نوة صيفى وطبيعى البحر بيكون عالى ، ولو البحر ما علاش عن ٤ من ٥ متر بيكون فيه صيد عادى ، والشتاء فيه ملابس جلدية طبيعى بنلبسها لو علا البحر عن ٤ إلى ٥ متر بيكون مفيش صيد سواء السمك زاد أو قل ، والصيد له مواسم ، فى فصل الشتاء ساعة النوة بنقف ، ولكن فى الصيف عادى ، والوقوف عادي والوقوف بيكون من ٥/١ لحد ٦/١٥ لمدة ٤٥ يوم ، والناس اللى على ظهر المركب بتنضر».

ويضيف إلى ذلك قائلا : « وأهم فصل لصيد السمك هو الشتاء ، لما السمك يرجع وبيخ البيض وبيكون الرزق فيه كثير أكثر فصل فى السنة ، وبنصطاد كل واحد لوحده أو بنطلع بالكوتر نصطاد من وسط البحر ، وبنقعد فيه ده ممكن شهر أو أكثر ، ممكن نسيب الشغل ونرجع من وسط البحر علشان الريح ما تعلاش علينا أو البحر يأخدنا معاه ، وبعد الشتاء الربيع بيكون الرزق برضه خفيف ، وفصل الصيف طبعاً هو اللى بيبقى فيه شغل كثير، علشان يبقى أجازة والناس بتيجى رأس البر تصيف ، وبيجوا يشتروا السمك ، ويتباع أغلى طبعاً ، لكن فى الشتاء اللى بيشتروا السمك التجار اللى بيخدوا ويسافروا بيه علشان يبيعوا ، ويكده سعره يقل وسعات فى الصيف بنضطر نقلل السفر لو كان السمك يضرب عشان ما يخسرش كل حاجة ، وكمان فى الصيف الجو يبقى حلو ، ونقعد نصطاد على طول ، ونسافر من هنا لحد بورسعيد عند حته اسمها « جبل المقمل » ونبيع اللى إحنا اصطدناه طول الطريق فى بورسعيد ونريح ، ومين هناك وبعدين نرجع تانى من بورسعيد ونبيع اللى صدناه هنا ، لكن فى الشتاء الجو بيبقى وحش قوى ، وفيه ريح وبرق ورعد ، وممكن نقعد معظم الوقت فى بيوتنا لحد ما الريح دى تخف ونخرج ونسرح بالمركب» .

ويؤكد أحد المبحوثين أن « الشتاء بيبقى أحسن من الصيف رغم إن السمك يبقى أكثر فى الصيف ، لكمن الحر بيعدمه وبناخد ثلج معانا بس الثلج بيروح ، وفى الصيف بنجيب ٢٠٠ بلاطة ثلج ومابيقعدش ، هما فى شهرين ما بنشتغلش فيهم خالص وهما شهر ٥ وشهر ٧ علشان الحكومة بتكون مدينانا وقف عشان الزريعة اللى فى البحر تكثر ، وأما فى فصل الصيف بيكون الجو حر والميه بتسخن والسمك ما بيجيش الميه الساخنة علشان كده بيكون السمك قليل ، لكن فى فصل الشتاء بيكون السمك كتير، علشان الجو بيكون برد والسمك بيحب السقعة ، وفى فصل الربيع والخريف بيكون الجو متقلب ، يعنى ما يكونش الجو واقف على حال بمعنى ساعة هو وساعة برد ، علشان كده بيقل السمك فى الميه وحسب رزق ربنا ».

٤- اختلاف درجات الحرارة وتأثيرها على عملية الصيد:

تؤثر الحرارة على حركة المياه ، فكلما اشتدت الحرارة كلما هرب السمك إلى داخل البحر لمسافات طويلة ، وهناك أنواع تهاجر إلى إيطاليا فى الصيف ، وتعود فى الشتاء محملة بالبيض (البطروخ) ؛ حيث تبحث عن المكان الملائم من حيث الحرارة المناسبة والموج الهادئ لتضع فيه البيض ، وفى هذه الفترة تتعثر عملية الصيد حيث إن السمك يمتنع عن الطعام حتى لا يضر بالبيض قبل أن يضعه فى مكان أمين ، وبعد ذلك يكون السمك شره للأكل ، فيلتقط كل ما يلقى إليه لذلك تزدهر عملية الصيد فى فصل الشتاء .

يرى بعض الإخبارى : « أن المياه الدافئة يكثر بها السمك ، أما فى الشتاء فإن برودة الماء تؤثر على السمك وتجعله (يبرد) ، وخاصة الجمبرى ، الذى يكثر فى الصيف ، أما فى الشتاء فإنه يقوم بردم نفسه فى الأرض بحثاً عن الدفء ، كما أنّ الشتاء يتميز بالموج العالى والرياح والنوات الشديدة التى تعوق الصياد عن الخروج فى الرحلات الطويلة « .

ويقول إخبارى آخر : «إن الصيد فى الصيف يكون فى البر ، أى قريباً من الشاطئ ، حيث يقومون بصيد الجمبرى والكابوريا والسمك الأبيض ، وعندما تشتد الحرارة يتوقفون عن الصيد ، أما فى الشتاء فإنهم يصيدون غطا موسى ، والدراك ، وأبوقرش ، والباغة ، والشخرم ، وإذا ما تعرضوا لنوة أو أمواج عالية فإنهم يتجهون إلى أقرب ميناء » .

بينما يرى إخبارى آخر « أن الجو الحار له مميزاته وله عيوبه ، وله أنواع معينه من السمك تكثر فيه ، وكذلك فإن الجو البارد له أنواع آخرى من السمك التى تكثر فيه ، إلا أن الشتاء أفضل حيث يمكن حفظ السمك لمدة طويلة دون أن يتلف ، وبذلك يستطيع الصياد أن يبقى فى البحر لمدة أطول على عكس الصيف حيث يخشى الصياد على حصيلته من السمك من أن تتلف نتيجة لحرارة الجو» .

كما يرى أحد الإخباريين : « أن الحرارة بتأثر على مشى الميه ، حيث أنه كل ما الميه تشتد حرارتها السمك يعوم ، وفى الصيف الغزل بيمشى على الأرض أما فى الشتاء عائق الجو غير ملائم ، ما بنخرجش علشان البحر بيكون عالى» .

بينما يرى إخباريون آخرون « أنه لو الجو حر قوى مبنلاقيش سمك ، ولو فيه نسمة هوا فى الجو يكون السمك كثير ، ولو الجو حر بنجيب سلم درجتين ونرم به فى المياه مسافة ١٠٠ متر

وبعدين أغرس السلم فى أرض البحر وأقعد عليه ، وهذا السلم مزدوج بدرجتين وله قاعدة من فوق، وأرجله بها حديد علشان تغرس».

ويضيف إخبارى آخر من مجتمع البحث « أنه فى الليل نجد الحرارة قليلة والصيد حلو لما الشمس بتطلع السمك بيفلق لبره ، ومنعرفش نصطاد ولو الجو حر منعرفش نصطاد ، لأن طبعاً الحر بيأثر على السمك ويطفشه ، لأن فى الصيف الجو هنا يبقى حر والسمك ما بيعرفش يأكل علشان كده بيخش لجوه مسافات طويلة وممكن بيهاجر ، ويمشى لحد إيطاليا بيكون الجو هناك أحسن شويه لحد ما الشتا يجى ، يقوم السمك يرجع ويكون مبطرخ يعنى يكون شايل فى بطنه بيض كثير ، وبيجى هنا يدور على مكان كويس ، والموج فيه هادى وحرارته مناسبة علشان يبخ البيض اللى هوه شايله ، والبيض ده بيطلع منه سمك صغير قوى لازم يكون فى مكان أمين ، والسمك طول ما هوه شايل البيض ما بيرضاش يأكل أبداً ؛ لأنه لا مؤاخذه يبقى عامل زى الست الحامل ما ترضاش تأكل أى حاجة إلا لما الدكتور يقول لها علشان ما تضرش الجنين ، أهو السمك كده برضه، بيخاف يأكل أى حاجة أحسن يضر البيض اللى هوه شايله فى بطنه، وبالطريقة دى ما نعرفش نصطاد أى سمكة ، لأنه ما بيرضاش يأكل الطعم مهما كان لحد ما يحط البيض بتاعه ويبخه فى مكان هادى ، بعد كده يدور على الأكل ويأكل أى حاجة تقابله ، بنكون إحنا بقى مستنينه يبخ البيض وجاهزين بالطعم أول ما يشوفه يقوم هاجم عليه ؛ لأنه بقاله مدة ماكلش ، والفترة دى الرزق فيها يبقى كثير ، وممكن نقعد من الصبح لحد بالليل نصطاد ، والسمك عمال يأكل الطعم يعنى ، والواحد بيضطر يرجع وسايب السمك بيأكل ، وممكن فى اليوم الواحد يطلعله بميت جنيه سمك أو خمسمية أو حتى ألف جنيه حسب كمية الطعم اللى معاه ، وحسب ما ربنا يسهل ، وفى الشتاء بيكون السمك رجع من هجرته وبخ البيض ونعرف نصطاده بسرعة» .

ويضيف أحد المبحوثين بأنّه فى حالة لما تكون الدنيا حر قوى بيكون السمك قليل مش كثير، السمك يهج من الحر . لأن لما يكون درجة الحرارة عالية بتبقى عالية فى البحر عن البر بالنسبة للسمك وفى الشتاء الجو كويس بيكتر السمك فى النور ويقل وساعات بيظهر على النور .

طبعا الحرارة بتأثر على السمك لأن السخونة بتعمل عفونه ، لو الدنيا حر تضر السمك وبطلع له ريحه وحشة ، وإحنا بنجيب الثلج علشان نتلج السمك وميطلعش له ريحه وحشة ، ولو الجو عادى ميأثرشى على السمك ، ولو الدنيا شمس بنطلعه برضه ، وبيقى مش كويس ولابد من الثلج .

ويقول آخرون : « إن الحرارة لا تؤثر نهائيا على عملية الصيد ، ولكن الذى يؤثر ويضر عملية الصيد هو الصرف الصحى الذى يصرف فى البحر ، ويرى أحد المبحوثين من وجهة نظره أنه لما تبقى الحرارة مرتفعة مافيش أمواج ولما يبقى فيه انخفاض فى درجة الحرارة يبقى فيه أمواج ورياح بيضر بالصيد ، وفى الشتاء بنبطل أسبوع ونسرح يومين بيبقى فيه نوه.

ويؤكد آخرون : أن ارتفاع الحرارة لا تؤثر على السمك « لما الحرارة تعلى يقوم رايح منطقة تانية، أصل السمك ، ربس نفسه زى بنى آدم ، ينتقل فى المناطق اللى يرتاح فيها» .

ويؤكد آخر أنه « فى حالة لما تكون الدنيا حر قوى بيأثر على السمك ، لأنه بيحس بالجفاف فيطفح عن الأرض (يطفو على سطح الأرض) ، ولا نعرف نصطاده ، ولكن لو الجو دافى الخير بيكون كتير وموجود ، أما فى الساقعة النواه اللى بتعاكس ، ويكون ريح جامد ما بنعرفش نشتغل فى البحر ، بيبقى عالى والموج هايج ولا نسرح ، لكن لو المايه من غير نوه الصيد بيبقى عادى ، ولما بتكون الحرارة ضعيفة يعنى فى الشتا بيقل صيد البحر علشان نشتغل على البر ، لأن المايه بتبقى ساقعة على السمك ، فيهرب السمك إلى عمق المايه علشان يبقى دافى ، أما لو المايه دافيه فى الصيف بيكون السمك كويس ، أما فى الشتاء بتكون فيه رياح جامدة بتأثر، فالسردين مثلاً فى شهور ٧ ، ٨ ، ٩ ، ١٠ ، ١١ ، وفى الشتاء موسم السمك أفضل من الصيف ؛ لأن كثرة الريح فى الجو بتزيد السمك ، ودرجة الحرارة مبتأثرش قد كده على السمك بس لما بيكون الجو حر ده بيأثر على السمك بتلاقى السمك سخن وأسود وبنحتاج تلج كتير علشان السمك يكون حلو ده فى الصيف إنما فى الشتاء السمك بيكون كويس، وبرضه لما بتكون الميه عكره يبقى ما فيش سمك ، ولما تكون الميه صافيه بيبقى فى سمك» .

ويقول أحد المبحوثين : « إحنا بنشتغل فى الصيف والشتاء ، والدنيا حر بنقدر برده نشتغل لأن فيه تاندا بتحمينا ، وفى الشتاء بنلبس هدوم تقيلة ، والسمك له مواسم ، بتجى فى موسم الشتاء السردين كتير ،وفى الصيف بيبقى أقل من الشتاء ، والسمك لو الجو حار « يعنى البحر بياضه « موج هادىء بنشوف السمك على وش الميه من بعيد ، زى ما يكون حران ، وفى الشتاء يبقى الموج عالى وفيه نوات والريح شديدة وما بنشتغلش كل يوم فى الأسبوع يوم واحد « .

ويرى أحد المبحوثين أنه بالنسبة لدرجات الحرارة « لا يوجد لها أى تأثير فى عملية الصيد ، فالحرارة سواء كانت مرتفعة أو منخفضة بنقوم بعملية الصيد طالما أن الجو حار ، ومفيش عندنا عواصف تمنعنا » .

ويقول أحد الإخباريين : « إن السمك طول ما هو بعيد عن التلج بينتن ، ولما الحرارة تكون عالية البحر بيكون هادى ، ومفيش موج عالى والسمك عايم على وش الميه والخير كتير ، والسمك عموماً له مواسم ، يعنى مثلاً فى شهر ٧ يبان السمك ، بخلاف شهر ٨ والصيف ، وموسم الجمبرى يبدأ من شهر ٥ وينتهى فى شهر ٨ » .

ويذكر أحد المبحوثين أنه « لو فيه حرارة عالية السمك بيموت وساعات بيجف ، إنما لو الحرارة منخفضة تخلى السمك كأنه طالع من البحر ، وفى الشتاء الحرارة بيبقى قليلة والبحر بيبقى عالى، فنقوم نخاف نطلع لأن السمك بيمشى ، بس نعمل إيه بنطلع علشان الرزق بيبقى برده قليل والموج ممكن يغرقنا والمطر مبيعملش حاجة فى الصيد علشان لو فيه رياح فالمطر بيخليها تهدى والبحر يروق، وفى الصيف الدنيا بتبقى حر وبنعرف نصطاد ونشتغل ليل ونهار ورديات، والحرارة بتأثر لو الحرارة عالية من متر لـ ٣ أمتار تكون فى الشتاء الأسماك كثيرة ، وانخفاض الحرارة بيكون الشغل فى الأراضى البرانية كتير وبيكون الجمبرى فى الأرض ، والحر بيأثر على السمك ،والسمك بيعوم على الوش ، ولما الدنيا بتطرى الرزق بيكتر ، والحر بيهبطنا ولكن الشغل عادى ، ويوجد أنواع السمك بتظهر ، فى الصيف الجمبرى والكابوريا ، والصيف فيه أنواع مابنشتغلش بيها ، زى البربونى ، المورجان لأن الأنواع دى بتجبرنى أرجع بسرعة وأقعد بس لمدة ٣ أيام ، وده مبيكفيش مصاريف المركب ولا الصيادين ، ولا تموين المركب ، فى الشتاء يظهر سمك الباربونى والمورجان» .

ويرى أحد المبحوثين أن الحرارة لا تؤثر « لأنه بتكون معانا ثلج ، وبنثلج السمك فى الثلاجة، وكمان إحنا بنشتغل على الطازا يعنى بننزل البحر كل يوم ونرجع نبيع اللى جبناه، ومن أول الصيف البحر بيكون كويس ، إنما فى الشتاء النوات بتأثر على عملية الصيد ، زى نوة الحسوم ممنوع حد يخرج لأن البحر بيكون عالى ، والسمك ليه مواعيد فى شهر ٧ لنهاية ١٠ يبقى كتير، وباقى الشهور السمك بيكون قليل» .

ويختلف مبحوث آخر بقوله « إن الميه بتبقى صافية فى الصيف ومفيش سمك فى النهار ، أما فى الشتاء الريح ١٥ يوم عشان كده ما بنسرحش ، أما الصيف بيختلف عن الشتاء.، والشتاء بتبقى الأسماك قليلة ، وفى الشتاء بيبقى موجود السمك الأبيض المرجان وأنواع الجمبرى ، وفى الصيف وكل ما درجة الحرارة وتزيد بيزيد السمك معاها ، فنجد فى موسم الصيف مش كل الأيام بنطلع، والكل فى البحر شغال بالنصيب إن جه عادى ، وإن مجاش رزق برده عادى ، واللى

بيجيب رزق بيأخذ على كده فلوس ، وفى الأيام دى الحر بالذات بيتحسن الصيد والسمك بيكتر، ولما يكون فيه نوة أو ريح بيقل السمك» .

ويرى البعض « أن الحرارة لا تؤثر على الصيادين ، لكن تؤثر فى عملية زيادة السمك ، يعنى هجرة السمك ؛ لأن السمك فى أوقات معينة بيهاجر ويرجع تانى ، والمشكلة عندنا مش فى الحرارة، المشكلة هنا فى الميه ، لأنها ملوثة من مصارف جمصه وبلطيم وقنال الأبوطة من بورسعيد، والميه كلها توكسافين ومبيدات حشرية من الزرع ، وده بيقتل السمك وكمان فيه هنا مصنع سردين بيرمى مخلفاته فى الميه » .

ويتفق معه آخر فيقول: « إن درجة الحرارة مش بتأثر على الحرارة ولا حاجة ، اللى بيأثر عندنا لما تزيد الحرارة المايه المالحة بتروق السمك يقوم يعوم ويطلع فوق لأن الأرض بستخن ، أما الجمبرى يقوم يغطس فى الوحل ، وفى الصيف بنشتغل فى البر ، يعنى قريبين من هنا وبنصطاد جمبرى وكابوريا ، ويعنى سمك أبيض وأما بتكون الحرارة عالية « بنصالب « ، يعنى بنجيب العدة أو الغزل ونعدين وندخل البلد ، أما فى الشتاء الكابوريا بتقل وبنصطاد الغطيان اللى هو غطى موسى والدراك وأبوكرش والباغة والشخرم ، وساعات بنغصب على نفسنا فى الشتاء وبنشتغل ، واذا الموجة علت بنروح ، وأما الموج بيعلى بتيجى فى حته اسمها الكفال أو دى معناها يعنى حته محوطاها فى البردة والبردة إذا عرفنا نروح بنروح أو بنخش أى ميناء بورسعيد أو العريش» .

ويذكر مبحوث آخر أنه : « طبعا الحرارة بتاثر على السمك وبتأثر عليه جامد كمان وبالذات على الجمبرى لأن ده أهم حاجة بنصطادها وهوه فى الحر بيبقى موجود فى الحتت اللى هية متر أو مترين ميه ، يعنى بيبقى على الشط تقريباً ، وبيبرد فى الأرض يعنى بيدفن نفسه فى الأرض ، فامبنعرفش نصطاده ، لكن فى البرد الحتت اللى مش غويطه بتاعه الصيف دى بتبقى باردة وهوه ما بيحبش البرد ، فيقوم داخل فى الحتت الغويطة ، يعنى ممكن يدخل فى الحتت ٤ متر ميه ويردم فيها ، ولما بيدخل فى الحتت الغويطة بيبقى بكميات أكثر وأكبر ؛ لأن كله أتجمع جوه البحر ، لكن من الحر بيتقسم فيه بره على الشط وحبه جوه فى البحر ، إنما فى البرد كله بيبقى جوه ونصطاد بكميات أكثر ، ودرجات الحرارة مبتأثرش على صيدنا ولا على السمك ؛ لأنه تحت الميه مبيوصلش له الحر تأثيره ، بس فى البر علينا لكن هنا فى البحر بيكون الحر أقل من البر ، حيث إننا فى الحر بنرمى الشبك « الغزل « ما بيبانش السمك بالذات ، لكن فى العتمة السمك بيبان .

ويقول أحد الإخباريين : « إن دورة الحسوم هيه اللى بتأثر فى الشتاء ، بس درجة الحرارة ملهاش دعوة ،إنما ساعات لما بتزيد بيقل السمك ،ولما بتقل درجة الحرارة بيزيد السمك ،وديت بتكون فى بعض الأوقات ، والسمك مواسم، يعنى مثلاً فى شهر (٧) يظهر السمك بخلاف شهر (٨) الصيف ، وموسم الجمبرى يبدأ من شهر (٥) وينتهى فى (٨) ، والرحلة بتكون من ٥ أيام إلى أسبوع ، ومعظم المراكب تشتغل بالثلج وفى الصيف بنطلب ثلج كثير ، ولو الشمس كانت شديدة قوى ومفيش ثلج كفاية ممكن السمك يخسر ويعفن ، وفى الشتاء مش ساقع قوى ، وفى الصيف مش حر قوى ، وزى ما أنتى شايفة الجو على المركب جميل ، مش زى على البر حر ، وتأثير الحرارة على السمك يظهر فى الصيف حاجة اسمها « الملتم « ، وفى الشتاء حاجة اسمها « النوة « زى الحسوم وفيه ٢ حسوم ، « حسوم كبير « بيقعد ٨ ليالى و٧ أيام « والنوة الجامدة « تأثر على المراكب وتخليها تغرق ، إنما الوقت ده فى الصيف مفيش حاجة يعنى بتكون الميه صفيه بيبقى مفيش صيادة بالنهار ونصطاد بالليل ، والبحر بيكون من أول الصيف كويس ، ويبكون ساعات الحر شديد والناس ما بتبعدش كثير ، يعنى بتقعد نصطاد يومين أو ثلاثة أيام» .

ويضيف أحد المبحوثين قائلا : « أن الحرارة تؤثر على اللى على ظهر المركب ، ويبقى الحر بره أشد من هنا ، لكن بالنسبة للصيد لا تؤثر عليه تؤثر عليهم حيث يكون الشغل بطىء ، وفيه هبوط، وعندنا فى الصيف بتبقى درجات الحرارة عالية ، والبحر هادى ويكون الصيد أحسن ، فنقعد فى البحر ٥ إلى ١٠ يوم إحنا بناخد معانا الثلج كثير علشان السمك يقضى أكبر فترة فى عرض البحر، أما فى الشتاء بيكون البحر عالى ، علشان كده ما بيبعدش أكثر من ٥ أيام علشان الموج بيكون كثير ، وأحسن أيام الصيد فى الصيف بيكون الرزق فيها كثير ، وطبعاً بيبقى لها تأثير كبير لما يكون البحر صافى نهاراً تأثر على السمك ، إزاى يعنى السمك بيشوف الشبكة ميجيش طبعاً ده بيتعبنا كثير ، ودلوقتى الجو لما يبقى حر بيأثر فى البحر على عملية السمك ولما يكون الجو برد بيأثر على السمك يعنى عايزين ولا حر ولا برد « الجو يكون منسم « ، وفى الغالب لما يكون فيه سقعه بيقل السمك ، وده شىء طبيعى ودرجة الحرارة فى الشتاء بتقل، فالسمك بيردم ومعظم أنواع السمك بتحفر فى البحر وتنام فى الحفر دى».

ويرى البعض أن « الجو الحار هو أنسب الأوقات للصيد ، وفى الحمو وفى السخونية ؛ لأن فى الجو ده بيبقى الصيد تمام ، والسمك بيبان فى كل حتة ، لكن ابتداء من شهر ١١ السمك يقل، وفى الشتاء بيكون الموج عالى ، وفى الحر بيأثر على الصيد والسمك، وفى أيام الشتاء بيكون الشغل ليلة أو ليليتين ، ويبكون الشغل فيهم كويس ، ولكن الحر بيقلل السمك ، ومافيش

ساعات سمك فى الوقت ده ، وفيه ساعات الشمس تؤثر على السمك وتخليه يسودّ ، وإحنا بنرش عليه بودرة عشان مايخسرش» .

ويضيف بعض الإخباريين أن « مدينة عزبة البرج تختلف عن دمياط فى الشتاء من حيث وجود رياح ونوة ، والصيادين لا يعملون والصيف كويس والربيع والخريف لا يظهر قوى ، والعام مقسوم عندهم نصفين الصيف والشتاء فقط ، والجو الحار يكون سيئ ، ويكون البحر عالى ولا يساعد على الصيد ، والشتاء هو أفضل وقت للصيد من شهر ٩ ، ١٠ ، ١١ ، لأن الجو بيكون بارد والسمك موجود » .

ويختلف أحد المبحوثين في وجهة نظره عما سبق حيث يرى أن «الحرارة مبتأثرش ، لكن المصارف دى اللى بتأثر ، ودى بتيجى من ناحية بلطيم وجمصه ، ودى اللى تأثر على السمك ، والمايه لما تبقى سخنه السمك بينزل تحت» .

ويؤكد مبحوث آخر أن « الجو لما بيكون حرارته شديدة مبيكنش فى صيد ، ولما يكون الجو معقول بيبقى السمك موجود ، حسب الأحوال الجوية للبحر والصدفية» .

ويرى آخر « أن الجو لما يبقى سخن الحرارة بترتفع وبيأثر على كل حاجة بالنسبة للسمك ، والسمك الأبيض أحسن سمك ، ولما بتقل الحرارة يقل ولا يوجد برد ، والجو الربيعى بيبقى أحسن جو للصيد وللسمك ، ودرجات الحرارة ما بتأثرش على عملية الصيد سواء حر أو برد ، لكن درجات الحرارة بتأثر على الثلج وعملية تخزين السمك ، لأن كل مركب فيها ثلاجة جدارها خشب ومقفولة كويس قوى عشان متسربش حرارة ، وتبرد الحرارة فيها ببلاط الثلج اللى إحنا بناخده معانا ، والجو ما بيأثرش كثير على عملية الصيد، ولكن المايه تصفى ومبيبقاش عكر والسمك بيبقى عايم فى الحرارة العالية والإيراد يقل، وفى درجة الحرارة الباردة البحر بيكون على ٣ أمتار إلى ٦ أمتار ، وفى الوقت ده منعرفش نشتغل فى البحر ، ونلاقى أن وقوف البحر مجاش فى مصلحة الصيادين ، بل بالعكس كان ضرر للصيادين ، لأن السمك بيسافر لأن البحر مفتوح ، وكل شهر فى ولده جديدة من الأسماك ، ومع وقوف البحر يسافر إلى قبرص واليونان وتركيا ، وسبب الوقوف لتصليح البحر أكبر السمك ، وبعد ٤٥ يوم يسرحوا الصيادين ولا يجدوا أى سمك فى البحر كبير أو صغير ، لأن السمك يتحرك مع الأحوال الجوية» .

وإذا استعرضنا متوسطات درجات الحرارة فى المدينة يأتى شهر أغسطس أعلى شهور السنة فى درجات الحرارة بمتوسط شهرى قدره ٢٥,٧ درجة مئوية ، ويرجع تأخر فصل الحرارة العظمى لشهر

أغسطس لوقوع مدينة عزبة البرج ضمن النطاق الخاضع للمؤثرات البحرية ، والذى يتميز بتأخر فصل الحرارة إلى شهر أغسطس بسبب ارتفاع درجة حرارة المياه السطحية للبحر المتوسط ، والتى تبلغ قصاها فى شهر سبتمبر [١٨] .

وتصل درجة الحرارة أدناها فى شهر يناير والتى يبلغ متوسطها ١٢,٨ درجة مئوية ، حيث يرجع سبب الانخفاض فى هذا الشهر ، خاصة ، وشهور الشتاء عامة (ديسمبر ، يناير، فبراير) إلى الرياح الجنوبية الغربية التى تحمل برودة الصحراء ، والرياح الشمالية الشرقية شديدة البرودة، والتى مصدرها الكتل الهوائية القطبية القارية الباردة فى شمال روسيا، والرياح الشمالية الغربية ومصدرها الكتل الهوائية القطبية البحرية فى شمال الأطلسى أو شمال أوروبا إلى وسطها وجنوبها، ثم عبر البحر المتوسط حيث تدفأ وتتحمل ببخار الماء فتكون سبباً فى تكوين العواصف الماطرة فوق شمال مصر .

وفى شهور الربيع ، (مارس ، إبريل ، مايو) ، تأخذ درجة الحرارة فى الارتفاع عن شهور الشتاء إذ تبلغ فى المتوسط ١٨,٣ درجة مئوية ، وذلك لوقوع المدينة تحت تأثير المؤثرات البحرية، حيث تتعرض المدينة إلى موجات حارة ، بسبب مرور الانخفاضات الجوية الربيعية ، التى تجذب رياحاً جنوبية شرقية وجنوبية غربية ، وهى رياح حارة مثربة مصدرها الكتل الهوائية المدارية فوق الصحراء الإفريقية وشبه الجزيرة العربية ، وبعد مرور الانخفاضات تنخفض درجة الحرارة نتيجة هبوب رياح باردة نسبياً مصدرها الكتل الهوائية المدارية البحرية فوق المحيط الأطلنطى [١٩] .

أمّا الرطوبة النسبية فى المدينة فهى ترتبط بدرجات الحرارة ، ويبلغ المعدل السنوى للرطوبة النسبية ٧٢٪ ، وهو معدل مرتفع بسبب أن المدينة محاطة بالمسطحات المائية ، وتبلغ الرطوبة النسبية أقصاها فى شهر أغسطس (٦٧٪) ، حيث تساعد شدة الحرارة على زيادة البخر ، فضلاً على أن الرياح الشمالية الغربية التى تهب على المدينة فى هذا الشهر تكون محملة بكمية كبيرة من بخار الماء ، أما أقل الشهور رطوبة فهو شهر مايو (٦٨٪) بسبب هبوب رياح الخماسين ، وهى رياح صحراوية حارة .

٥- الرياح وتأثيرها على عملية الصيد :

تعتبر الرياح عبارة عن تيارات هوائية تتحرك مندفعة من جهة لأخرى فوق سطح الكرة الأرضية، لوجود مناطق ذات ضغط مرتفع بجوار مناطق ذات ضغط منخفض ، وتسمى الرياح باسم الجهة

التى تهب منها ، فالرياح التى تهب من جهة الغرب تسمى رياح غربية ، والرياح التى تهب من جهة الشمال تسمى رياح شمالية ، ويسمى الجهاز المستخدم فى معرفتهـا بدوارة الرياح .

أما وحدات قياس السرعة فهى تسمى عند الصيادين ومرتادى البحر بالعقدة ، وهى تساوى ميلاً بحرياً واحداً ، وتعادل ٩ ، ١ كم / ساعة ، وتقاس بجهاز يسمى بالأنيمومتر ، وعادة ما يجمع جهازى قياس الاتجاه والسرعة فى جهاز واحد.

ومن الوظائف الرئيسية للرياح هى نقل بخار الماء من المسطحات المائية إلى اليابسة ، وحين تتهيأ الظروف المناسبة من الرطوبة والحرارة يتكثف بخار الماء على هيئة سحب وأمطار، كذلك تحمل الرياح الهواء من مكان لآخر بما فيه من صفات ، أو هواء بارد ، حار، رطب ، جاف ، خفيف، نشط ، وبذلك تؤدى إلى تغير الأحوال الجوية من مكان لآخر ومن وقت لآخر [٢٠] .

وتؤثر الرياح بقوتها على مياه البحار ، فتتولد فيها الأمواج بإرتفاعات تتناسب مع قوة الرياح المؤثرة عليها ، ولعل المتأمل يجد أن الإنسان قد استخدم الرياح منذ قرون طويلة ، فبدأ قدماء المصريين فى تسيير المراكب الشراعية فى النيل والبحر اعتماداً على قوة الرياح .

وفيما يتعلق بتأثير الرياح على حركة الصيد يؤكد أحد المبحوثين من مجتمع البحث (عزبة البرج) أنه « والله الريح أحياناً بتكون لها ضرر علينا عندما تأتى من الشمال ، فيضغط علىّ أثناء السير بالمركب والريح الطيبة لما بيكون السمك بعد الريح ، والريح الخبيثة عندما يكون السمك قبل الريح ، وعلى فكرة السمك بيكون مستشعر الريح» .

ويرى أحد الإخباريين من مجتمع البحث : « أن الريح أنواع : ريح برانى، قبلى ، شرقى ، سماوى أو سمى ، ولبش ، شلوق أو شلود « والريح البرانى : بتكون ريح خفيفة ، والسمك بيكون فيها كثير ، والريح الشرقى : مبيتمسكش فيه سمك ، ولا يأكل فيه لأنه بيكون ريح قوى ريح غربى بتكون جاية شديدة فوق والجو طرى ، وهذه الريح بيأكل فيها السمك كويس ، واللبش : بتكون ريح جاية من الظهر ، وهذه الرياح بتكون جنب بعض وممكن الرياح تتغير فى اليوم الواحد حسب الجو ، وهناك أيضا رياح قبلى ، ورياح شرقى بنعرف نصطاد سمك فيها ، ورياح سماوى شرش بيكون البحر فيها عالى منعرفش نصطاد .

أمّا الهوا والرياح الغربى بيأثر على السمك ، يقوم السمك يزيد ويكثر ويبقى بالصلى على النبى كده يفتح النفس للصيد وكسب الرزق ، أما لما يجى الهوا المارسى « اللابش « بيأثر على

السمك ويقرب على البر ويبقى كثير ويجيب الخير « الريح البحرى» ، أما الريح الشرقى بيأثر ولا بيعطى السمك .

وطبعا الهوى له تأثير كبير على الصيد ، يعنى الواحد يمكن يطلع الصبح ويقف على الشط كده يقولهم محدش ينزل البحر النهارده لأن الواحد ممكن من خبرته يعرف إذا كان النهاردة فيه هوى شديد أو لا ، لأن طبعا الهوى هنا بيبقى شديد وممكن يغرق أى مركب ؛ لأن الموج بيعلى ويقابل الكوتر « المركب » ، يقوم قاسمة نصفين ، ومايبقاش على حد فيه ، وكمان السمك بيحس بالهوى والموج العالى ، فيقوم هربان ويحس بالقلق وما يرضاش يأكل ويبدخل جوه البحر ، وإحنا كده ما بنعرفش نصطاده ، وممكن يقعد الهوى ده مدة تلت « ثلاثة أيام» ، أو ممكن يقعد أكثر من كده حسب الظروف ، والهوى ده بنسميه « النوة » ، وطبعاً دى كثيرة فى الشتاء ، وممكن كده أنت تكون واقف على البر وما تحسش غير بهوى عادى جداً وهادى ، لكن جوه البحر الهوى يبقى شديد ، وإحنا نضطر نستنى لحد ما الهوى بيهدى والموج ينكسر عشان نطلع نصطاد ، وطول مدة النوة دى بنقعد من غير شغل لحد ما ربنا يفرجها ».

ويضيف الإخباري إلى ذلك إنه « يوجد هنا أنواع معينة من الرياح إحنا عرفنها دى، الرياح اللى بتيجى من ناحية رأس البر ، والرياح اللى بتيجى من تركيا ، وهمه بيقولوا على الرياح دى وبنتابعها فى نشرة الأخبار ، والواحد لازم يعرف أخبار الجو قبل ما يطلع يصطاد بالكوتر ، عشان البحر ما يخدوش ، ونجد أنه أثناء وجود الريح والنوات ميكونش فى سمك أصلا ، ويكون الحال واقف ، لأن الحكومة بتوقفنا شهرين: ٥ ، ٦ ، ونكون خارجين من الشتاء ، ويكون الشغل نايم لأن الشتاء بيكون ماسك من شهر ١٢ لغاية ٤ مثلا ، والحكومة توقفنا ٥ ،٦، يعنى إحنا بنقف ٦ شهور مثلا ، والحال يكون نايم ، وطبعا فى رياح بتروحنا ، لأن الريح عالى عن ١٠٠ كيلو فى الساعة ، لازم تخش الميناء وطبعا الصيد بيقل ، يعنى لو الخير كثير ويبقل لو البحر عالى المركب ما بتمشيش» .

ويصف أحد الإخباريين الرياح بأنها « لها تأثير قوى على الصيد ، فى ريح اسمها ريح «الشرشر» ، دى بتيجى بتبهدل الدنيا ، وبتعلى البحر قوى والسمك بيقل ، وفى ريح « غربى « بتيجى من الغرب ، بتأثر علينا وفى ريح شرقى بتيجى من الشرق ، وريح برانى من برا البحر بتخلى السمك يقل ، وريح جوانى بتيجى من جوا البلد ومن البحر وريح لبشى ، والبحر بيبقى عالى ، وبتبقى الأمواج عالية من مترين إلى ٤ أمتار ما يصلحش للصيد ، والرياح من أول ١١ كده لشهر ٦ ، الرياح جامدة ما تصلحشى للصيد ، والريح بتستمر يومين كده ، ومبتأثرش

على السمك بصفة عامة ، إنما لما تزداد أكيد لازم يأثر عليه ، والمطر يجى مع الريح ، بس اللى ميأثرش فى أغلب الأحيان تبقى الرياح لأن ممكن يجى بعدها النوة ، ولو فيه بحر عالى وريح وكده ما فيش حد يسرح».

كما توجد الأسماء أخرى تطلق على الرياح، ومنها [21] :

البليل : الريح الباردة ذات الندى ، والجتاملة والروج والنؤوج : الريح السريعة المر ، والجنوب : التى تهب من نقطة الجنوب ، والحاصبة والحصباء : التى تجىء بالحصباء ، والحرجف والحرجوج : الريح الباردة الشديدة ، والحرور والبارح : الريح الحارة ، والحنون والمهداج : التى لها حنين صوت، والخريق : الشديدة البرد تخترق الثياب ، والسجسج وربدة وربدانة : اللينة المعتدلة ، والراعفة: الشديدة المطر ، والسموم : الريح الحارة ، والسمهج : الريح السهلة ، والصبا : التى تهب من نقطة الشرق ، والصرصر والحازم والعرية : الريح الباردة ، والعاصف والهيج والنيرج والنورج : الريح الشديدة ، واللواقح : التى تقلح الشجر، والعقيم : التى لا تقلع الشجر ولا تحمل المطر والمتناوحة : التى تهب من جهات مختلفة ، والنافخة : الريح التى تبدأ بشدة ، والنسيم : الريح بنفس ضعيف ، والنكباء : الريح التى وقعت بين ريحين ، والمعجاج : الشديدة التى تقتلع الخيام ، والهيف والهوجاء : الحارة التى تهب من جهة اليمين ، والشمل والشمال : التى تهب من نقطة الشمال ، والملاح : التى تجرى بها السفينة وبه سمى الملاح ملاحاً، والزوبعة : التى تهب من الأرض نحو السماء ، مثل الإعصار ، وورادة : الريح الهوجاء التى تذهب بكل الاتجاهات ، والإعصار : الريح التى تهب من الأرض إلى السماء كالعمود ، والسينهوج والسيهج والسيهجة والسهوج والسيهوج : الريح الشديدة ، والزعزاع والزعزع والزعزعان : التى تحرك أغصان الشجر بشدة وتقتلع الأشجار .

ويرى أحد المبحوثين أنه لما « بيكون نوه جامدة ما نعرفشى نخرج بره ، والنوة بيكتر فى الشتاء، ولو الرياح عادية نشتغل عادى ، ويوجد أسماء للرياح هى : « السمية ، البرانى ، الشرقى ، السلوق ، القبلة، اللبشى ، الغرب ، الشرش»، والسمك بيقل على الريح الشرقى ، وهى ملهاش مواعيد ، أيام الصيف السمك بيكتر مع الرياح ، والسمك بيجى فى الشتاء بيقل مع الريح الشرقى ، والرياح الشتوية اللى بترجعنا الشرش بترجعنا عن الصيد ، والرياح الغربية ساعات ترجعنا كل منطقة بالنسبة للرياح فيها رياح فوق بتبقى ناحية الغرب، الشرش ، اللبشى».

ويضيف إلى ذلك أن « الرياح طبعاً بتأثر على السمك ، والرياح هى أنواع مثل : فى الجنوب اللبشى والشمال برانى أو بحرى ، والشمال الغربى سمادى موجودة على شجرة البوصلة فوقانى شرقى بين الغرب ، والجنوب والشمال الغربى ، شرق جنوبى ، القبلى ، الشلوق قبل الشرشى يطلع من عند الشمس».

ويستمر في كلامه قائلا : « واحنا بنعرف الريح الجنوبى رائحته أماين الطوب ، والشرشى أو فوقانى قبله فى الضبط الشلوق نعرفه بالغبرة بالتراب ، وفى الريح البرانى يقل السمك والجمبرى، ولما يكون الريح هادى الناس بتشتغل وتقاتل علشان السمك بيكون كثير ، وإحنا دى بتبقى فرصة السمك فيها بيعوض الأيام اللى يقل فيها السمك ، وكل ريح بيكون السمك والجمبرى فيها برزقه، والرياح بتأثر عندنا فى الصيد زى الرياح الشمالية الغربية ، والرياح الشديدة بيكون فيها البحر مليان أمواج علشان كده نقوم منعرفش نصطاد ، والريح لما بتكون كثيرة بيأثر على السمك ٩/١٥ اتجاه الريح شمال لغاية ٤/١ ، ومن بعد ٤/١٠ السمكة تبدأ تطلع تانى».

ويوضح البعض أن « ريح السمية بتكون عكس القبلة مضادتين لبعض ، والقبلة بتكون ناحية القبلة اللى بنصلى عليها ، ومن أمثلة الريح الثقيلة الغربى والشرشى ، ودول بيجوا فى الشتاء، وهى بتعطلنا عن الشغل بيكون البحر عالى، والباقى بتكون الريح خفيفة ، وإحنا بنعرف اتجاه الريح من بوز المركبة ، (مقدمة المركب) ، هى متوجهة فى أى اتجاه حسب الريح ، وكمان بنعرف الرياح من النشرة الجوية» .

«وتلاقى أن أيام الصيد أو رحلة الصيد بتكون أيام محددة ، أيام الشتاء وبتكون قليلة، فعندنا المنطقة مكشوفة ، لما يكون فى عاصفة بيكون فى خطر علينا فى عملية الصيد ، وكمان السمك بيقل لأنه بيسافر ، وتلاقى إن السمك بعد فترة الوقوف ٦ ، ٥ ، ٤ ، يبدأ ويكتر تجمع السمك يتولد فى هذه المنطقة من البرلس بعد الملاحات بعد بورفؤاد» .

والرياح الغربية : وهى رياح معتدلة تهب من جهة الغرب ، وتبدأ موسمها بعد نهاية فصل الشتاء مباشرة ، أى خلال مارس وأبريل ، وبمقارنة اتجاه وشدة كل نوع من هذه الأنواع من الرياح المحلية نجدها تتفق مع التوزيعات الضغطية والكتل الهوائية خلال فصول السنة المتعاقبة ، يضاف إلى هذه الرياح المحلية دورتان يوميتان ، وهما نسيم البحر ونسيم البر اللتان تتعاقبان خلال الليل والنهار ، ويمكن تعريفهما كما يلى :

• نسيم البحر : وهو يهب من البحر فى اتجاه اليابسة خلال النصف الثانى من النهار، والسبب فى ذلك هو ارتفاع درجة حرارة الأرض ، حيث يكون فوقها منطقة ضغط منخفض نسبى؛ لأن الهواء الملامس للأرض يسخن ويرتفع لأعلى ، وينجذب إليه هواء من البحر الذى يتكون فوقه منطقة ضغط مرتفع نسبياً ؛ حيث إن درجة حرارة الماء الملامس له تكون أبرد من الأرض .

• نسيم البر : يحدث فى النصف الآخر من اليوم ، أى أثناء الليل والصباح الباكر ؛ حيث تكون عملية عكسية للأولى ، فتكون درجة حرارة الماء أعلى من درجة حرارة الأرض ليلاً؛ لأن الأرض تفقد حرارتها لفترة أطول ، والسبب فى ذلك أن الحرارة النوعية للماء تساوى ثلاثة أضعاف الحرارة النوعية للأرض ، فالأرض تكتسب الحرارة بسرعة ، وتفقدها بسرعة ، بينما الماء يكتسب الحرارة ببطء ويفقدها ببطء أيضا ، « ونسيم البحر أشد قوة وأكثر تأثيراً من نسيم البر »، وتتوقف شدته على الفصل المناخى وطبيعة الأرض المجاورة ، وكذلك الكتل الهوائية السائدة ، وقد يصل تأثير نسيم البحر إلى عمق يتراوح بين ٢٠ - ٤٠ كم داخل الأرض[٢٢]

ويرى أحد الإخباريين أنه « لما الريح تجى فبتجيب معها عضادة وتفضل حاجة اسمها شنبار يقوم يخلى البحر يعلى ، ويخلينا بقى ندخل الميناء ونقف علشان الريح متعرفش الواحد ، وفى رياح الصيف بتوجد السمك وهى رياح الملتم ، وفى الشتاء النوة زى نوة المعدود ونوتين الحسوم وبتكون ٧ أيام فيها مبنشتغلش ، وفيه نوة الشمس ووقت الريح لو فى ملتم بتكون الميه صافية منعرفش نشتغل ؛ لأن السمك مبيكنش موجود ».

ويرى أحد الإخباريين « أن السمك يهرب فى الأماكن اللى مفهاش ريح ، والريح هوه اللى يحرك السمك ، يعنى لو الريح شمالية السمك يمشى معاها ، والريح بتهيج البحر ، وساعات كثير منعرفش نشتغل ، ولازم ندخل البلد علشان لا قدر الله الواحد ميصبش بمكروه أو يغرق ، والسمك بيجى بشدة البحر ، فيتدفق تحت الرمل وطبعا محدش يعرف يشتغل ، علشان الهوا بيكون عالى وفى نوات كثيرة طبعاً ، أما فى حالة وجود الريح البرانى والشرقى والسمك يتمنع وفى الشتاء ، وبتكون النوة كثيرة ، وفى الصيف يكون فى رياح فى شهر ستة وسبعة، والريح بتخلى المركب يجلجل « اللانش قلقان » ، وما بنعرفش نشتغل ولما نبقى شغالين والريح جيه علينا بنروح تانى ، والرياح دى أما تكون ريح شمالى ، فى الربيع أو ريح سويسى، فى الشتاء، أو ريح فوقانى تيجى من البحرى » .

ويؤكد أحد المبحوثين أن الريح تؤثر على الصيد بقوله : « آه بتأثر ومش بنطلع كل ما يكون

فى ريح ، لأن البحر يبقى عالى ، وإحنا بنسميه فاير ومش بنعرف نطلع نصطاد ، وإحنا لازم نسمع الأخبار ونرجو من الأخبار أن تحدد الرياح بالضبط لأنها مش بتحددها زى إذاعات بلاد بره ، ولما بتكون الرياح تجاه الغرب بيبقى رياح نشطة بتأثر على الصيد والرحلات البحرية ، وساعات بتبقى ريح خفيفة بنطلع فيها ، وبنطلع فى الصيف عادى لكن فى الريح بتاع الشتاء منعرفش نطلع خالص».

ويوجد رياح مختلفة هوى : ريح غربى ، لبشى ، قبلى ، شرقى ، برانى، فوقانى ، شلوق ، شرشى والريح الغربى يظهر سمك كويس ، والريح اللبشى ليه ريحه مثل رائحة الزرع والسمك فيه كويس ، لا يمنع عنا السمك إلا الريح البرانى بيكشف البحر كله ويهيج المايه .

ويختلف آخرون بأن « الرياح ما بتأثرش قوى ، يعنى مثلاً الرياح بتخلى البحر يعلى من متر إلى ١٠ أمتار ، وإحنا نطيق البحر لغاية ٥ أو ٦ أمتار ، بعد كده لو زاد بندخل أقرب ميناء لنا ، سواء فى بورسعيد أو العريش » .

وترى وجهة نظر آخرى أن « الريح بتأثر على السفن بتاعتنا ، الموج بيعلى النهارده فى ساعات الريح يبقى ٤٠ عقدة ، يعنى في الأخبار هو اللى بيقول اللى هى سرعتها ، لو كنا قريبين من أى ميناء بنتوجه ليها ، لأن لو فضلنا فى البحر المركب بتتفتح من شدة البحر، وفى حالة وجود هوا السمك يقب على سطح الميه ويكون رزقنا كثير والخير كثير وكل الناس تكون مرضية ، وعند وجود الريح قليلة وهى هزة بسيطة يقلب البحر ، يعنى يظهر السمك ، إنما لو الريح شديدة السمك يكون تحت فى الأرض علشان البحر مهايج ومبيعرفش يعوم».

ويضيف: « كما يوجد عندنا رياح الغربية وريح منسن ، الريح المنسن اللى هو النشيط أو الشديد ، وده إحنا بنفضله ويبقى أحسن لأنه يقلب الأرض ، فالسمك اللى بيكون رادم فى الأرض بيطلع من الأرض ، وبتدى يدور على حته هادية، لكن بقى الريح الغلينة دى اللى هيه الريح الهادية قوى ورايقة وما بتبقاشى فيه حركة شديدة ولا بتقلب الأرض ، فالجمبرى يفضل الردم ، ولو استمرت الريح الغربية أكثر من يوم الميه بتصفى قوى، وما تلاقيش سمك خالص ، لأنه يفضل رادم ويشوف الشبك ما يدخلش فيه لأن الميه بتبقى رايقة ، وإحنا بنحاول نصطاد فى الميه الرايقة دى ، بس ما بيطلعشى معانا حاجة والميه الرايقة دى السمك بنعرف نصطاده كويس ، بالليل لكن النهار ما بنعرفش نصطاد فيه سمك، والرياح اللى بتجى فى الصيف بنسميها ملتم ، ودى ريح كويسه لأنها بتقلب البحر وتعكر الميه ، فالسمك ما بيشوفشى حاجة ويدخل الشبك بسهولة

والرياح بتاعه الشتاء بسميها النوة ، زى نوة الحسوم ودى بتيجى فى آخر شهر ١١ ، والنوة دى مذكورة فى القرآن ، ولما تيجى ما بنعرفش نخرج نصطاد خالص».

ويؤكد إخبارى آخر أن الرياح تؤثر على الصيد حيث يقول : « وعند وجود الريح مش بنعرف نشتغل ، والبحر بيعصى مش بنعرف نشتغل ونرجع تانى ، وده فى الشتاء ، ولما بيحصل رياح ونوة مش نعرف نجيب رزق خالص، عشان البحر بيكون عالى والسمك بيطفش وبنكون إحنا فى خطر عشان المياه بتبقى عالية ، وممكن المركب تنقلب ، وساعات يضيع رجاله كثيرة فى النوة وربنا يستر ، ولما يكون الريح شديد مفيش مراكب تطلع تصطاد بالنسبة للشتاء قاعدين هنا معظم الوقت ، وفى الصيف بنروح بمزاجنا ، أما الشتاء البحر بيعلى علينا ، ومنعرفش نقف على ظهر المركب ، والريح بتأثر على البحر كله ، يعنى مبينفعشى أى صيد فيه ، ولما الصيادين بيسمعوا أن فيه رياح عن طريق الأرصاد بيقربوا إلى الميناء من البحر ؛ لأن الريح بيجى يقلب المركب ، الرياح ملهاش كبير ، ده ساعات بتكسر الطواحين».

ويضيف: « ولو الرياح عالية طول الشتاء هيه يا دويك الرياح هتعدى ، واليومين اللى هنسرح فيهم يجى ويوقفوا فيه الحكومة المراكب ، وكل ريح وله سمكة ، وفى ريح اسمها غربل ، وفى شرشر ، وشرقى ، ولبشى ، وسمير ، وقبلى ، ها قولك غربل يعنى رياح غربية ، والشرشر شمالية غربية ، وسمير يونى شمالية ، والشروق يونى شرق عادى ، وشرشر بيأثر على السمك لأن الرياح دى بتخلى البحر يعلى ، ولو علا السمك بيقل والمراكب ممكن تغرق، وشرشر يعنى رياح شمالية غربية ، وإحنا بنسميها الأمامى ، دى بلغوه الصيادين، ويطلق عليها الفياضة : وهى ذات اتجاه محدد ، وهو الشمال الغربى ، وهى تشتد لفترة قصيرة تؤدى إلى ارتفاع ملحوظ ومفاجىء لموج البحر ، وغالباً ما يستدل عليها البحارة برؤية خط أفقى رفيع من السحاب ، وبذلك يحتاطون من أثارها قبل حدوثها ، إن أمكن ، وهناك أسماء رياح موجودة « رياح ، السمية ، الشرشى (بين السمية وللغرب) العرب ، واللبشى (بين القبلى والغرب) ، القبلى ، والسلو (بين القبلى والشرق) الشرق، والبرانى (بين الشرق والسمة) ، ويقل السمك فى رياح السمية ولو فى عواصف مبنطلعشى».

ويستمر قائلا : « الريح بتهيج البحر ، وإحنا مبنعرفش نشتغل ، ولازم ندخل البلد، والريح مبتأثرشى على السمك نفسه بتأثر على المركب الآلى ، يعنى المركب ممكن يعمل ١٠ عقدة فى الساعة ، وممكن أنا كصياد أطبقه يعنى عذاب، ولكن ممكن لاستحمله، وإحنا هنا نقصانا حاجات كثيرة فى أسطول الصيد ، زى أدوات نجاة عند اللزوم ، عند الغرق مثلا ، لما المركب تغرق الأدوات

دى تفرش على وش الميه عشان والواحد اللى غرقان يمسك فيها بس ، وبكده بيكون نجا بعمره ، والرياح دى أخطر حاجة ممكن تقابلنا فى البحر ، واللى بتقابلوا ريح يبقى فى خطر كبير قوى على حياته وحياه اللى معاه ، فهو إما يحاول يرجع البر بنفسه أو لو كان حصل له أى حاجة فى سفينته يتصل بالتليفون بأقرب سفينة له عشان يتجمعوا ويساعدوا بعض ، أو يشدوا السفينة المتعطلة لأقرب بر ، والرياح لما تهب تبقى وحشة قوى ، لأن أكبر مركب ما يقدرش يقف قدامها ، وطول ما فيه ريح ما فيش صيد ولا فيه سمك ولا فيه شغل ، والريح دى ممكن تحصل فى أى وقت ، لأن البحر غير البر ، وممكن تحصل ريح فى الصيف ، وأغلب الرياح بتيجى فى الشتاء ، والرياح دى إحنا بنسميها النوة ، وأكبر نوة هيه نوة الحسوم ، ودى معروفة قوى لأنها أشد قوة وأطول نوة ممكن تقعد ٧ أو ٨ أيام ، وبتحصل فى شهر مارس تقريباً ، وممكن تشد المركب جوه البحر وتغرقه فى وقت قصير قوى ، ولما يقابلنا ريح كده بنقوم رامين الخطاف « الهلب » وبنبطل المكن عشان الريح ما يجرناش، وهي علقة ، أصل أنا بسميها علقة ، عشان الواحد لو أنه فى الميه وقابلنا الرياح ممكن ياخد له حته علقه من الميه يحلف بيها طول حياته» .

ويرى البعض أن « الرياح دى هيه النوات ، ودى ممكن تقابلنا كتير ، بس همه يختلفوا من ناحية القوة ، فيه نوة مثلا اسمها نوة « الفيضة » ، الكل بيعمل لها حساب من أكبر سفينة لأصغر مركب ، لأن إحنا بنبص للميه اللى فوقنا مش بنبص للميه اللى تحتنا ، يعنى لو حصل وواحد كان سارح وجت عليه نوة الفيضة من شدة الريح والموج بيطلع حوالى ١٠ متر فوق السفينة وياما خدت ناس وياما غرقت مراكب ، وطبعا إحنا ما نعرفش همه راحو فين لأن الموجه بتيجى تقص المركب فتقسمه نصفين ، وساعات يقولوا لنا أنهم لقوا جثة عند رفح وساعات عند إسرائيل وساعات فى قبرص ، وهيرجعوا لنا فى صندوق ، ونوة الفيضة اتسمت كده عشان لما تيجى تبقى زى الفيضانات اللى بنسمع عنها فى الصين وفى البلاد التانية دى ، يعنى الرصيف اللى إحنا واقفين عليه ارتفاعه حوالى متر مجاره فوق الميه فى نوة الفيضة الميه بتعدى الرصيف ، وسعات تعدى تدخل الحته دى وتغرقها كلها ، وفيه النوة اللى بعد نوة الفيضة على طول فى قوتها نوة الحسوم ، بس مش بنعمل ليها حساب زى نوة الفيضة ، ومع كده بنخاف منها وما نعرفش نصطاد وقت ما تهب الرياح بتاعتها علينا ، وفيه نوة الشمس الكبيرة ونوة الشمس الصغيرة ودى ٢٧ أمشير».

ويقول أحد الإخباريين « دلوقتى فيه عندنا جهاز اسمه (كانامترو) ، ده بقى يحدد لنا وقت حدوث النوة قبلها بـ ٢٤ ساعة عشان نعمل حسابنا ، بس إحنا برضه ما بنخدش بكلامه ،

نوة زى نوه الفيضة بنجرى على أقرب مينا عشان نقف على الرصيف بتاعها وساعات نقف فى العريش».

ويرى أحد المبحوثين أن الرياح تلعب دوراً مزدوجاً فى إحداث ظاهرة التفاؤل والتشاؤم ، وذلك تبعاً لمصدرها واتجاهاتها وتوقيت هبوبها ، فهى إن جاءت كما تشتهى السفن كانت مبعثاً للتفاؤل وإن جاءت عكس ذلك كانت مبعثاً للتشاؤم ، فالرياح الشمالية تشكل من وجهة نظر الصيادين مبعثاً للتفاؤل ، لذلك يطلقون عليها « ريح طيابى » من الطيب ، كناية عن تأثيراتها الإيجابية على حركة الصيد ، خاصة حيث شاع استخدام التكنولوجيا اليدوية ممثلة فى القوارب اليدوية التى تعتمد على حركة الرياح فى السير والتوجيه ، ولا يزال تأثير الرياح مستمراً حتى اليوم ؛ إذ مازالت بعض الفئات الفقيرة من الصيادين تستخدمها ، رغم إنتشار المراكب الآلية الحديثة بشكل كبير .

أمّا الرياح التى تهب من جهة الجنوب ، (مريسى) ، فهى تشكل مبعثاً للتشاؤم؛ إذ غالباً ما تأتى متقلبة وتؤثر سلبياً على عمليات الصيد والإبحار ، ولذلك يرتبط بها أحد التعبيرات الشعبية المأثورة : « كل اللى يجى من الصعيد مليح إلا الريح » ، كناية عن التأثير السلبى للرياح الجنوبية .

أمّا الرياح الغربية والتى يطلق عليها الصيادون ، (غربى حر) ، فهى أيضا مبعث للتشاؤم؛ إذ غالبا ما تأتى عكس اتجاه حركة قوارب الصيد ، وهى فى طريقها نحو الشاطئ بعد انتهاء رحلات الصيد ، وقد ارتبط بها أيضا أحد التعبيرات الشعبية التى تعكس الموقف المتشاؤم منها « اللى يجى من الغرب ما يسرش القلب»[٢٣] .

ومن الواضح أنّ الرياح ، بمختلف أنواعها ، تؤثر على نشاط الإنسان اليومى خاصة إذا ارتبط هذا النشاط بعمليات صيد الأسماك فى عرض البحار وممارسته لبعض الأنشطة كالرياضات البحرية وغيرها ؛ حيث تلعب الرياح دوراً رئيسًا فى حركة الأمواج والتيارات التى تزيد مع سرعة واندفاع الرياح .

لقد عرف الإنسان ومنذ القدم أوقات الرياح ومواسمها ، خاصة فى البيئات البحرية، حيث إنها تترك أثراً مباشراً على نشاطه فتؤثر فى سرعة قوارب الصيد واتجاهها، الشىء الذى دعاه إلى اتخاذ التدابير الملائمة التى تضمن من سلامة رحلات صيد الأسماك وطاقم الرحلة .

إنّ نشاط الرياح فى مواسم معينة كفصل الشتاء ، يؤدى إلى اضطراب الأمواج بصورة هائلة فتتعرض قوارب الصيد الموجودة فى عرض البحر إلى التأثر بهذه الأمواج التى تدفع بها إلى الصخور والشعاب المرجانية فتصطدم بها ، وربما تكسرت بفعل الرياح والعواصف العاتية ، كذلك تتسبب حركة الأمواج العاتية فى نشوء تيارات بحرية مختلفة السرعة ، فتعمل على تحريك الكتل المائية من منطقة لأخرى جالبة معها الأغذية من المياه العميقة والساحلية ، فتتشكل بيئات غنية تذخر بالعديد من أنواع الأسماك التى تهاجر إلى هذه المناطق ، ربما لتكمل نضجها وتكاثرها فى هذه البيئات ، وهنا تصبح هذه البيئات محط نظر الصيادين الذين تعرفوا على هذه المناطق واستفادوا منها فى عمليات الصيد .

وقد أسهم التطور التقنى ودراسات الاستشعار عن بعد وصور الأقمار الصناعية فى توفير كل المعلومات الضرورية عن حالة الطقس ، حيث يتسنى للصيادين معرفة التنبؤات بحالة الطقس قبل وقت كاف من وقت خروجهم لرحلة الصيد ، وهذه المعلومات متاحة فى كافة وسائل الإعلام، غير أن الكثير من المواطنين خاصة ذوى الخبرة منهم والذين عملوا فى مهنة الصيد لأوقات طويلة استطاعوا بفضل خبرتهم عبر السنوات الطويلة من التعرف على أوقات ومواسم هذه الرياح ، فأصبحوا مرجعاً لكل السائلين والمستفسرين ودليلاً لأبنائهم ولأجيال المستقبل .

من هذا العرض يتبين لنا مدى العلاقة والاهتمام المتبادل بين الأرصاد ومرتادى البحر من صيادين وهواة [٢٤] ، ويمكن القول بأن الرياح السائدة بالمدينة هى الرياح الشمالية الغربية وهى لا تؤثر بشكل واضح فى الأنشطة والحرف المختلفة التى يمارسها سكان المدينة وخاصة على حرفة صيد الأسماك إلا فى بعض الأيام فى فصل الشتاء ، والتى تزيد فيها سرعة الرياح على ٢٠ كم/ ساعة .

ومن الجدير بالذكر أنه يسقط على المدينة « عزبة البرج » أمطار تزيد قليلاً على ١٠٠ مم سنوياً ، والتى يستغلها السكان فى زراعة الرمال بالخضروات والفاكهة [٢٥] .

٦- الأمطار وتأثيرها على عملية الصيد :

المطر من أهم مظاهر التكاثف الذى يتحول بمقتضاه بخار الماء إلى قطرات من الماء لا يستطيع الهواء حملها فتسقط على هيئة مطر فى الجهات الدافئة أو ثلج فى الجهات الباردة ، وتتكون من الأمطار المتساقطة بكثرة الأنهار والبحيرات العذبة ، كما أن جزءًا من مياهها يتسرب فى

مسام الأرض مكوناً العيون والآبار ، وجزءاً منه يتبخر ويصعد إلى الجو ، والأمطار هى مصدر الماء العذب اللازم للحياة على الأرض ، ويمكن قياس المطر بجهاز معين لذلك وهو مقياس المطر Rain Gage ، وللحصول على أحسن النتائج وأدقها لابد من وضع جهاز قياس المطر فى مكان مكشوف بعيداً عن المبانى والأشجار .

وتعرف أيضا الأمطار بأنها : تكاثف مياه الغلاف الجوى نتيجة تقاطع فى العلاقة بين حرارة كتلة الهواء وبخار الماء الذى تحتويه يعنى الرطوبة النسبية ، وتتخذ عدة أشكال الضبابية هى أو السحب توافق إما جبهات تبرد الهواء ، سحب إعصارى متنوع فى العروض المتوسطة، أو حركات تصاعدية للهواء الساخن .

وطبيعة الأمطار متعددة الأشكال : الرذاذ ، زخات مطرية خفيفة من الأمطار الفيضانية المتوسطية والأمطار الموسمية والأمطار الصحراوية [٢٦] ، وغالباً ما تكون الرياح مصحوبة بالمطر الشديد ، وخاصة أن أمطار السواحل تتميز بالشدة مما يؤثر على الأسماك ويعوق عملية الصيد حتى إن كثير من الصيادين يضطر للعودة قبل موعد انتهاء الرحلة ، إلا أن هناك بعض الصيادين يرون أن المطر فى غير وجود الريح لا يؤثر على عملية الصيد ، حيث إن الريح هو الذى يمثل الخطورة على المركب والصيادين ، ويؤدى إلى ندرة السمك ، أما المطر وحده فلا يؤثر ، حيث يقول أحدهم : « المطر ما بيأثرش علينا فى أى حاجة خالص ، ولا يعملنا حاجة ولا بنخاف منه مادام مطر بس من غير ريح ، بس المطر ساعات بصف الميه ويخليها رايقة قوى ، فيقوم السمك رادم فى الأرض وما نعرفش نصطاد ، بس ده لو قعد مدة طويلة لكن المطر فى الغالب ما بيعملش أى حاجة لنا ولا يأثر علينا خالص».

بينما يقول آخر : « المطر ده طيب على طول ، سواء مع الفلاحين أو مع الصياديين ؛ لأن ملوش أى أثر علينا » .

ويقول ثالث : « المطر حاجة ما بتأثرش على السمك فى الميه ؛ لأنه مايه تنزل على مايه ، والسمك بيكون جوه لكن المطر بيأثر على الأفراد لو الجو كويس ، ولو شتت فى البحر فنلبس بدل جلد ونشتغل عادى» ، ويقول أحد المبحوثين أيضا : « إن المطرة بتأثر على الغزل ، وتبل هدوم الصيادين ، لكن الوسائل اللى بتحمينا هى الملابس الجلد « ، بينما يقول مبحوثون آخرون « إحنا بنصطاد فى المطر ، والسمك بيكون موجود كثير وإحنا بنلبس بدل ضد الميه» .

ويختلف آخر عن السابقين جميعا بقوله « لاء ، المطر بيأثر على السمك، ويهرب السمك على جوه البحر بيخش فى المياه الغويطه ، ولكن فى الغالب الرياح بيكون معاها مطر، ومطر شديد بالتأكيد ، وبيغرق البلد كلها لأن مطر السواحل بيكون شديد ، وكل ده بيأثر على السمك، ومنعرفش نصطاد لأن المطر والرعد بيخوف السمك ، وإحنا منقدرش نخرج نصطاد ، ومعظم أوقات الشتاء بنقضيها فى البيت علشان الشتاء والنوة لحد ما الجو يتحسن ، وممكن نقعد بالشهر ما نخرجش نشتغل ، والسمك بيقل ، والواحد ميعرفش لأن السمك بيكون على الأرض علشان يأكل، والمركب ده مركب جر يعنى لازم السمك يكون على الأرض ، لو أرتفع عن الأرض متر واحد منعرفش نأخذ أى حاجة منه ، علشان بيكون عايم بين اليمتين ، ولكن لازم برده نشتغل لأن لو مشتغلناش فى خسارة على صاحب المركب وخسارة عليّ أنا كمان» .

ويتفق مبحوث آخر بقوله : « المطر ما بيأثرش على الصيد ، الريح بس هوه اللى بيأثر ، إحنا فى المطر بنلبس مشمعات ونشتغل ، لكن لما المطر يجى معاه ريح بيعلى الأمواج ، وبنروح علطول ومبنعرفش نشتغل ، ويأتى المطر من نوة الحسوم الكبيرة ، الحسوم الصغيرة ، الشمس الكبيرة، الشمس الصغيرة ، نوة العوه ، النقطة تنزل فى آخر الشتاء المياه بتيجى خمس دقائق ، وترجع زى ما هيه» .

ويقول مبحوث آخر : « نجد أن المطر ليس له أى تأثير نهائى على عملية الصيد ، وممكن تقوم بعملية الصيد والدنيا بتمطر ، ولكن إنّما المشكلة مش المطر، والمشكلة هى العواصف وتقلبات الجو اللى بتعوق عملية الصيد» .

ويرى.آخر من مجتمع البحث أن : « مش كل المطر يؤثر على الصيد ، فيه مطر شديد ما بنعرفش نشتغل ، لكن لما المطر يخف نشتغل عادى ، والميه لما تبقى سقعانه السمك بيقل ، فيه شتا جامد محدش يستجر يشتغل فيه ، ويخرج البحر علشان البحر بيكون عالى ، ولو الشتا خفيف بنشتغل ، لكن الشغل بيكون قليل وجنب العزبة هنا ، ولما الدنيا تمطر الشغل يبقى مؤرف ، ويقف الشغل وبيضايقنا وإحنا بنشتغل ، بس مبيأثرش على السمك فى الميه بيفضل زى ما هو، ولو حسينا إن فى مكان فيه سمك كثير مبيهمناش المطر وبنطلع ، لكن الصيد بيتأثر بالمطر لما تكون معاه ريح نشطة لكن السمك هوه السمك اللى يقل فى الشتاء الوقار والجمبرى والسردين معظم أنواعهم بتقل ، ولو شفنا السحاب مغيم بنعرف إن فيه مطر ، والسمك ما بيتأثرش بالمطر، والمطر بيعاكسنا إحنا بس الخير بيكون حسب فيه نوة ولا إيه ، والمطر مش بيأثر ، لأنه بيخلى المايه تبقى هادية ، لأن البحر لو هايج ونزل مطر بيهدها ، لكن المطر ما بيأثرش على الصيد ، ولو

الدنيا شتت ننتظر لما تخلص ، وبعدين نصطاد تانى ، أو ممكن بنصطاد عادى والدنيا بتشتى ، يعنى المطر ما بيأثرش علينا ، لأن فى المركب (بنيه) ، يعنى حزم زى المزراب كده يعن الميه لو نزلت على الكوارته بتنزل عادى، عشان كده المطر مش بيأثر علينا فى حاجة وبنصطاد عادى».

ويضيف آخر: « لأه ، المطر ما بيأثرش إلا فى أيام النوات دى اللى بنعملها حساب، يعنى مثلاً عندك نوة الحسوم يعنى إحنا لغاية آخر (برخ) يعنى آخر يوم من نوة الحسوم بنعملها ألف حساب ، لأنها ممكن على آخر لحظة تقلب الجو ، المطره هى اللى ممكن تهدى الريح والصيد فى الريح وحش إنما فى المطر من غير ريح كويس ، ولو فيه ريح ممكن نشتغل فى النهار بس علشان المركب متبرحش بره ، زى ما كان فى مركب من شهرين تسرح مع الريح والموج، وراح إسرائيل ولسه محجوز هناك لغاية دلوقت ، لأ لو مطره ومفيش ريح ممكن نصطاد ، ولو مطره وريح مش بنشتغل، لأن المركب ممكن تتقلب ، والناس كثير ممكن نروح وبنشطح لحد الريح يجى ونرجع تانى نوقف لوجه الريح» .

ويضيف ثالث: « مبيأثرش المطر فى السمك ، لكن الميه بتكون رايقة يظهر فى السمك فى الليل وميظهرش فى النهار ، والمطر ما بيأثرش علينا فى أى حاجة خالص ، ولا يعملنا حاجة ولا بنخاف منه ما دام مطر بس من غير ريح ، بس المطر ساعات يصفى الميه ويخليها رايقة قوى فيقوم السمك رادم فى الأرض وما نعرفش نصطاد بس ده لو قعد مدة طويلة لكن المطر فى الغالب ما بيعملش أى حاجة لنا ولا يأثر علينا خالص ، ولو المطر من غير ريح كأنه مش موجود بالعكس بيكون كويس ، ولو المطر بريح ما نخرجش ، لأنه ممكن يعمل شابورة ومنشوفش ، وإحنا معنا فى المركب تليفزيون ، فى جهاز بيبين لك المراكب فين، ويرجع الصياد وشويه ويبين إذا كان فى حاجة ولا لأ أو يشوف بها كل الأرض ، ويشوف تموجاتها وارتفاعاتها ، والمركب بتقبى سابقة وبقى يصطاد ويشد العدة ويدور على مكان نظيف» .

ويضيف إخبارى آخر : « تؤثر الأمطار على الصيد ، حيث ممكن تمنع المركب من الطلوع للصيد، وممكن تخلى السمك يبعد عن منطقة الصيد ، والمطر يهبط الموج وميعطلش عملية الصيد، والسمك ميكونش كميته كبيرة ، ولكن هذه السنة كانت من أسوء السنين فى علمية الصيد ، ولكن المطر ملوش تأثير مباشر» .

رابعًا : تعريف النوة ، والأسماء المحلية التى تطلق عليها ، والحكايات والأساطير المرتبطة بها:

١- تعريف النوة عند الصيادين والأساطير المرتبطة بها:

يرى أحد المبحوثين في تعريف النوة « أن النوة هى رياح عالية تعلوها المياه حوالى متر» ، ويرى مبحوثون آخرون « أن النوة هى عبارة عن رياح شديدة تعمل على تعليه البحر ومنها نوة الحسوم الكبيرة وهناك الحسوم الصغيرة والشمس الكبيرة و الشمس الصغيرة وفى طوبة النوة الفيضة وتكون ٧ أيام نوة الحسوم اللى يخرج فيها يعتبر ميت كافر» ، « والنوة بتكون ريح شديدة فى البحر بتخلى البحر عالى أوى» .

ومن هنا نجد أنّ البحر مصدر الحياة للصيادين ، لكنّه أيضا نفق الموت المعتم ، خاصة فى موسم النوات ، ولكل نوة اسم وموعد ننتظرها خلاله ، منها نوة الأربعين ، ونوة الشمس ، ونوة الحسوم ، وهى الأخيرة ، ولكن الصيادين يضطرون للسعى وراء الرزق ، وإلا فمن سيطعم أبناءهم، وعندما تبدأ النوة تتجه كل مركب إلى أقرب ميناء ، فإذا كانت الموانىء بعيدة تحاول المقاومة، وعند الخطر بتنادى الصيادون باللاسلكى للإنقاذ ، وأحيانا تتمكن المراكب القريبة من إنقاذ الصيادين بعد غرق المركب .

ويعتبر بوغاز عزبة البرج أحد أهم الأخطار التى تواجههم ، وهو المعبر إلى البحر ، ولكنه ضيق ولم يعد يستوعب أعداد المراكب وأحجامها ، وكثيراً ما تجنح مراكب الصيد وتتحطم عند الدخول والخروج ، لذلك عندما يعلو البحر قد تفضل المراكب الذهاب إلى بوّرسعيد عن دخول البوغاز ، أما ميناء دمياط فإنه يأخذ أجره بالدولار (!) .

وهناك طقس قديم فى عزبة البرح ، وهو الذبائح التى يلقون بها فى البوغاز المتعطش للدماء وذلك يوم إنسياب البحر فى ٨/١٥ [٢٧] .

ويعرف أحد الإخباريين « النواة أنها الحاجة اللى تمنع الصياد عن الرزق، عشان كده مفيش صياد بيجب النوة ، وتؤثر تأثيرا كبيرا على الحياة ، لأنها تمنع رزقهم، والأسماء التى تطلق على النوة هي: (الغطاس ، والحسوم الصغيرة ، والحسوم الكبيرة ، ومكانة ، والشمس الكبيرة ، والشمس الصغيرة) وتعتبر الحسوم ومكانة هى أهم حاجة فى النوة وبتكون كبيرة قوى».

كما يرى إخبارى آخر : « بأنها عبارة عن مطر وعاطفة رعدية وجو شديد جداً ومتعب ، وكثير قوى تمنعنا من الصيد « ، ويعرفها إخبارى آخر بإنها «الغمام لو غممت السحابة ودارت الشمس والميه تبقى ماشية ويبقى فى ريح وإعصار والبحر يعلى ويبقى عالى ومبنطعلش نصطاد ، وفى الصيف لو فى نوة بنطلع عادى لأن البحر ما بيعلاشى زى الشتاء، وهى عبارة عن تغير فى الجو أى يكون هوا سخن وبعدين هوا جامد ويعلى البحر ويزيد موجه ويتكون خطر على الصيادين ، والبحر بيعله من ٢ متر إلى ٣ متر وتكون نوة صغيرة ، وبيكون به صيد ، ونوة من ٤.٥ إلى ٥ متر ، وتكون نوة كبيرة وما بيكونش فيه صيد ، نوة الصليب ونوة الفيض فى شهر ١١ ، النوة الثقيلة فى شهر ١ و٢ و٣ ، والنوة الخفيفة فى شهر ١٠ ، ويرجع من شهر ١٢ نوة ثقيلة ، ونوة الحسوم والشمس ، ١ الحسوم الكبيرة ، والصغيرة ، والشمس الكبيرة والصغيرة من شهر ١٢ إلى شهر ٣».

وتتوارد التعريفات من الإخباريين من مجتمع البحث ، فنجد من يعرفها بأنها : « رياح مثل نوة الفيضة ، تيجى كل سنة فى أول الشتاء ، وتقعد ٥ أيام ، وهى نوة جامدة ، وفيه نوة الثلاثات فى شهر ٣ ، ونوة الحسوم : اللى بيموت فيها الكافر ، تيجى فى شهر ٤ ، ونوة قاسم : تيجى فى شهر ١ ، ومعرفش اتسمت ليه قاسم ، ونوة الأربعينية : تيجى فى شهر ١٠ ، ومعرفش ليه اتسمت ليه كده ، وفى الحسوم جات غرقت ناس ، لأنها بتيجى فجأة ، وقامت نوة فجأة فوق العريش قوية وجاءت فجأة ومقدرتش تقاوم الريح وغرقت المركبة » .

ونجد كذلك من يعرفها بأنها « رياح جامدة ، والموج بيعلى ، والمركب مابيعرفش يقعد فى الميه ، لأن الموجه ساعات بتحصل من ٥ : ٦ متر، وفى نوة اسمها الحسوم ، ونوة الشمس الكبيرة ، والشمس الصغيرة ، ونوة النقطة ، وفى نوة العوة ، وفى رياح الصليبة ورياح شم النسيم ، ورياح الخماسين، وفى طوبة وأمشير الريح بيكون زايد فيها ، يعنى فى الشتاء المركب ما بيعملش إيراد خالص ، فى شهر رمضان اللى فات كان مركب اسمه محمد فتحى راح لأن كان فى بريمة طافية نورها دخل فيها وغرق ، وكان فى مركب مروح وكان فيه شبورة جامدة وماكنش شايف حاجة لقى نفسه داخل فى الحجارة اللى على اللسان، وفى مركب تانى البوصلة اختلت والشبورة كانت جامدة فى رشتومة عند بورسعيد ، ونجد أنّ كل نوة بيبقلها شكل فى الجو ، يعنى متبقاش زى التانية ، وفيه حكاية عن مركب راح بكل اللى فيها ، وساعة النوة بتنكسر المراكب ، ودوت بيبقى مركب ضاع يعنى ضعيف ، ولو المركب جامد بيسافر تقوم المركب تقلب» .

أو من يعرفها بأنها : « ارتفاع فى أمواج البحر ، وإنخفاض فى الحرارة ، وبرودة ورياح شديدة، أسماء النوة ، المكانة ، والعوة ، وهزة بابه ، والحسوم الكبيرة والصغيرة ، والشمس الكبيرة والصغيرة ، والنوة هى ريح وأمطار وهو شديد ، ويمر عالى والرياح اللى بتطلع تسمى ملاتم وفيه نوة الشمس الكبيرة ونوة الشمس الصغيرة ، والسمك بيتمنع فى النوة دى ، وعشان كده ما بنعرفش نشتغل فيها كويس».

وبأنها : « ريح قوية جداً ، ولها أنواع ،زى : الحسوم الصغيرة ، والكبيرة ، والشمس صغيرة وكبيرة ، ومكانة ، وصليبة الغطاس صغيرة وكبيرة، والسلوم ، والنوة بتقعد أسبوع أو ثلاث أيام، مثلاً الشمس الصغيرة ، وبتقعد ٣ أيام ، والكبيرة ٧ أيام ، والمكنة ٣ أيام ، والصليبة ٣ أيام، ونوة الغطاس الصغيرة ٤ أيام ، والكبيرة ٧ أيام ، السلوم ٣ أيام ، وفيه نوات علشان نعرف أيام النوة ، وهى بتيجى فى ثلاث شهور الشتاء : كياك ، وطوبة ، وأمشير ، وهى بتكون فى أوقات تقريبية مثلاً ، الحسوم بيجى فى ٢٧ أمشير ، وممكن قبل كده بيومين ، والشمس فى ٢٧ طوبة ، والنوة بتكون أولها بوادر سحب صغيرة شفافة عليه بتيجى فى ظله الريح الشديدة بيوم أو اثنين، وممكن فى أول شهر ١٢ أو ١١ ، والصليبة فى أول شهر ١٠ ، والنوة الشديدة تمشى المايه ، والسمك يدّارى، والجمبرى يستخبا فى الرمل، وتعمل موج تانى على وش المايه ، تعمل ارتفاع فى الموجه» .

وبأنها : « عبارة عن عاصفة رياح بتخلى البحر عالى ومش بنخرج نصطاد ، وفيها أنواع : نوة الحسوم تقعد تقريبا ٧ أيام ، وتبقى فى شهر ٣ فى أوله فى آخره زى ما تجيبى ، وفيه منها الحسوم الصغيرة والحسوم الكبيرة ، نوة الفيضى تيجى فى شهر واحد ، وتقعد ١٤ يوم أو ١٥ يوم، ونوة الأربعين فى شهر واحد وتعقد ٤٠ يوم ، وهم النوات اللى بنخاف منها وفيه نوات تانية زى: نوة النقطة فى شهر ٢ وتقعد أو ٤ أيام ، والبحر بيخلى المركب زى المرجيحة ، وده خطر جداً ، والمركب يغرق ، وأنواعها نوة طوبة نوة الشمس ، فى واد صاحبى من كفر حميدو أعد تلت أيام فى الميه ، وغفر السواحل جابوه حى ، فى من شهر مركب ماشى بأقصى سرعة لها خبط فى الوابور المركب شحن بترول وخشب من بلد لبلد ، وكان مركب جاى من وراهم لما الرجالة وعوا الخشب اللى انكسر ماعدش ينفع خالص» .

ويضيف إخباري آخر : « النوة ديت ريح وبحر ، وأنواعها : نوة الغطاس ، ونوة الحسوم الكبيرة، ونوة الحسوم الصغيرة ، ونوة الشمس الكبيرة ، ونوة الشمس الصغيرة ، وهى رياح شديدة

والبحر يعلى من شدة الميه ، وده يعطل الصيادين عن الصيد ، والنوات عموماً تبدأ من شهر ١٠ إلى شهر ٤ ، والأساسى نوة الحسوم الكبيرة والحسوم الصغيرة ونوة الشمس ونوة الفيضا ونوة الكنسة ونوة ملتم والنقطة ، والنوات يعنى التغيرات الجوية من انخفاض درجة الحرارة وشدة الرياح ، ويتبعها علو البحر وارتفاع الموج ، وأمطار كتير فى الشتاء ، والنوة فى الشتاء بس الملاتم زيادة نسمة ، وبتعلى البحر بس ما بتمنعش الصيد ، والملتم له حدود معينة ما بيزدهاشى بعكس الشتاء ، وفيه الندوة بيضيع المراكب ، والنوة بتبقى كده فيه ظهور سحب والجو فى الشتاء بيقى الهوا سخن والبحر يكون هادى ، وفيه نوة الحسوم ، وديت أكبر نوة ونوة الغطاس ونوة العوة ونوة الفيضة ، المركب طبعاً ساعات بتغرق فى النوة ، وبتروح بالناس اللى فيها ، ونوة الملتم يعنى نوة جامدة ، والنوة والملتم فيه نوة الحسوم اللى يسرح فيها البحر بيموت أو بيغرق ، بيقولوا يبقى ميت كافر».

ويضيف : « أمّا فى الإسكندرية فتعنى [٢٨] النوة عدد من الأيام ، بيكون فيهم مطر وريح شديد وده طبعاً بجانب البرد الممتع الجميل للإسكندرية ، الجدول ده عملوه الصيادين زمان بناء على خبراتهم مع البحر والجو ، وحتلاقو أسماء النوات متسميه باسم الموسم اللى حصلت فيه أو ذكرى لحاجة معينة ، حصلت أغلب النوات دى بتيجى فى ميعادها بالظبط ، لكن طبعاً أحياناً بتخلف فى المواعيد ، وأحياناً ما بيحصلش حاجة فى وقت النوة ، وبكده وبلغه أهل أسكندرية النوة فسدت كل موسم شتا ، وهي عبارة عن ريح وعواصف رعدية ، وارتفاع فى موج البحر تؤثر على جميع حركة البحر ، حتى لو السفن التجارية الكبيرة».

ويضيف : « والنوة يعنى بحر ورياح جامدة وعواصف وارتفاع أمواج ، والأسماء المحلية فيه الشمس الكبيرة من شهر ١٢ : ٤ ، والشمس الصغيرة ودول بيجوا وراء بعض، وإحنا بتقول إن فى نوة لو البحر يعلى ويحصل عواصف وريح وشتاء فى نوتين نسميها نوة الحسوم ، وهى نوة الحسوم الصغيرة ونوة الحسوم الكبيرة ، وفى كمان نوتين اسمها نوتين الشمس ، والنوة دى إحنا بنعرفها من ظواهر فى السماء يتبقى فيه سحب ، والجو برد أكثر من اللازم ، وبيكون عواصف الشمس تغيب ، والنوة عبارة عن ريح شديدة بتبقى على البلد كلها ، وطبعاً ده كله مع الأرصاد والتليفزيون ، وتجمع معلوماتنا مع التليفزيون ، ونقول الجو يبقى بكرة كويس أو وحش ، وبالنسبة للنوات فيه نوة الحسوم الكبيرة والصغيرة ، وفيه نوة الشمس الكبيرة والصغيرة ، وفيه نوة الفيضة ونوة الحسوم ذكرت فى القرآن ، واللى بيموت فيها فى بحر أو بر بيكون كافر ، وفيه مراكب وناس غرقوا فيها قبل كده ، والنوة هى عبارة عن عواصف وزوابع بتهيج الموج علينا ، وأنواعها هى :

نوة الحسوم فى آخر الشتاء ، ونوة الشمس ، ونوة أمشير، ونوة طوبة ، ولما يكون القمر كامل تكون النوات فى الشتاء كثيرة وعالية ، ونوة الحسوم ومدتها ٨ أيام ، فى ٢٧ أمشير من كل عام ولمدة ٨ أيام، وهى النوة الوحيدة التى تجعل الصيادين محبوسين فى بيوتهم ، الفيضى لما تأتى تفيض الحياة وتغطى المكان ، وفى الحسوم اللى يغرق فيها ويموت فهو كافر ، لهذا فلا يسرح أحد منهم حتى لو كان الجو كويس لا يخرجون خوفا منها ؛ لذكرها فى القرآن على قوم عاد ، والنوة بتكون رياح شتوية وبتكون على البحر كله ومحدش يقدر يطلع يصطاد وقت النوة، ونوة الحسوم الصغيرة، والحسوم الكبيرة ، والشمس الصغيرة والكبيرة ، بحر عالى وريح وشتاء ، النوة بتاع ربنا مش مخلوق تنشا فى ١٠ – ١٢ نوة ، وفى مراكب غرقت كتير » .

ويضيف: « والنوة هى ريح شديدة أوى ، ويبقى مطر كثير ، وارتفاعها من ٢ متر، وتوصل لـ ٥ متر ، والنوة بتيجى من شهر ١٠ هى نوة : الصليبة، والفيضة ، ونوة الثقيلة ، والنوة الخفيفة، والحسوم ، والشمس الصغيرة ، والكبيرة ، والنوة بتغير الجو فيبقى فيه غبار والجو مخنوق ، والشمس حرارتها بتزيد ، وإذا فيه نوة جاية اللى هيعرف دلوقتى جهاز اللاسلكى ، والنوة تبدأ من شهر ١١ الحد شهر ٣ ، والنوة يبقى شتاء وعواصف وريح ، وتبقى كلها على الشاطئ ، زى نوة الشمس الكبيرة ، بتبقى فى شهر ١٢ وبتقعد ٤ أيام ، والشمس الصغيرة بتيجى تقريباً ورا الشمس الكبيرة ، وبتقعد نوة الشمس الصغيرة ٣ أيام ، ونوة الحسوم الكبيرة بتقعد ٧ أيام ، ونوة الحسوم الصغيرة بتقعد ٣ أيام ، ونوة الحسوم يعنى نوة شديدة ، واللى بيموت فيها كافر ، كان فيه مراكبى وقع من مركب فى نوة الحسوم ، وما جبهوش وأكثر المصايب اللى بتحصل بيبقى فى نوة الحسوم ، والنوة ريح شديد من جميع الجهات شمال أو غرب أو شرق ، مفيش ريح وبتعلى البحر ، ومبنعرفش نوقف المركب ، ويبقى البحر عامل زى الجبال والناس الكبار هما اللى مسمينها الحسوم لأن هى اللى أهلكت أهل عاد ، والشمس ٣ أيام الكبيرة ، أما الصغيرة يومين ، والنوة بتكون الريح عالية والبحر عالى ومفيش سرحه ، لكن لما يكون فى نوة مبنسرحش .

٢- جدول يوضح النوات التى تهب على ميناء الإسكندرية :

التاريخ	اسم النوة	المدة باليوم	اتجاه الريح وقتها	ملاحظات
١/١	رأس السنة	٢٨ – ٣٣	شمالية غربة ٢ غربية	
١/٩	الفيضة	٢٨ – ٣٣	غربية / غربية ٥ جنوبية	

١/١٨	الغطاس	٢٨ - ٣٣	شمالية غربية ٥ جنوبية غربية	
١/٢٧	الكرم	٢٥ - ٣٠	٦ شمالية غربية	
٢/٣	باقى الكرم	٢٨ - ٣٣	٧ شمالية غربية	
٢/١٤	الشمس الصغيرة	٢٨ - ٣٣	٧ شمالية غربية	
٣/٤	السلوم	٢٨ - ٣٣	٣ شمالية غربية	
٣/٨	الحسوم	٢٨ - ٣٣	٦ شمالية غربية / شمالية شرقية	
٣/١٤	باقى الحسوم	٢٨ - ٣٣	٢ شمالية غربية	
٣/٢٢	الشمس الكبيرة	٢٨ - ٣٣	٣ غربية / شمالية	
٣/٢٩	العوة	٢٨ - ٣٣	٣ شمالية غربية	
٤/٢	باقى العوة	٢٨ - ٣٣	٢ شمالية غربية	
١١/٢٠	المكنسة	٢٨ - ٣٠	٤ شمالية شرقية / شمالية غربية	
١١/٢٦	باقى المكنسة	١٨ - ٢٥	٢ شمالية شرقية / شمالية غربية	
١٢/٤	قاسم	١٨ - ٣٠	٤ جنوبية غربية / شمالية غربية	
١٢/١٠	باقى قسام	٢٥ - ٣٠	٢ شمالية غربية	
١٢/١٣	الفيضة الصغيرة	٢٥ - ٣٠	٢ شمالية غربية	
١٢/٢١	باقى الفيضة الصغيرة	٢٥ - ٣٠	٢ جنوبية غربية / شمالية غربية	
١٢/٣١	عيد الميلاد	٢٥ - ٣٠	٢ شمالية غربية	

(*) العقدة تساوى ١,١٥ كم / ساعة .

٣- أسماء النوة وأنواعها:

يقول أحد الإخباريين: " فى نوة اسمها قاسم ، بتيجى فى الشتاء ، وفى نوة الشمس الكبيرة وفى نوة الشمس الصغيرة وفى نوة الحسوم ، ودى مدتها ٧ ليالى أو ٨ أيام ، وفى بردة حسوم كبيرة وفى حسوم صغيرة ، ونوة المكنسة، والنوة ريح بيطلع من البحر ، بتيجى بسرعة وبتأثر على الصيد ، وكان فيه زمان وزير اسمه الكفراوى وكان جاى يفتح ميناء العريش وجاءت النوة وانكسرت اللنشات الموجودة فى العريش ولحد دلوقت اسمها نوة الكفراوى ، وهى ريح تبقى فى البحر ، وبتكشفه وتعاكس العدة ، وهى بتيجى فى الشتاء فقط ، ويوجد أنواع للنوات : نوة الحسوم ، الشمس ، وهزة بابه ، وهزة الصليبية ، دى بتيجى فى الصيف ، وإحنا بنعرفها من الراديو ، تبع النجم لما النجم يرقص ويساقط يبقى نعرف إن فيه نوة ، والنوة بيتولد من شهر ١٠ الأول ملاتم فى شهر ١٠ ، ١١ ، ١٢ ، ومن أول شهور ١ ، ٢ ، ٣ ، والنوة بتتجمد ويبقى ثقيل زى نوة الشمس ، بتبقى نوة جامدة من النوات المعدودة ، والبحر بيعلى والمراكب بتستغرق فى شهر ٣ وفيه نوة الحسوم الكبيرة ونوة الحسوم الصغيرة ، والفيضة فى شهر١ والبحر بيبقى فيضه وساعات البحر بيطلع على السكة".

ويؤكد أحد الإخباريين " أنه يمكن معرفة النوة من غير أرصاد ولا حاجة، من خلال لما تطلع الدنيا سحب وتروح راميه ريح وتبقى جامدة ، لما تكون ١٠٠ عقدة وخفيفة لما تكون ٣٠ أو ٥٠ عقدة ، ويوجد فى ٢٧ أمشير ، ويتكون نوة الحسوم ، ويتكون ٧ أيام ، وبعد ٣ أيام من بداية النوة يتكون كده النوة ريح يزيد البحر موجه ويعليه ، وما بنعرفش نشتغل ، والسمك بيكون قليل ، ونوة رأس السنة بتكون فى رأس السنة الميلادية ، ونوة الشمس الكبيرة ، والصغيرة ، ونوة الغطاس ، فى اليونان القسيس يرمى الصليب فى البحر ، والشاب الشاطر هو اللى ينزل علشان يجيبه ، وعلشان كده اسمها نوة الغطاس ، ونوة الحسوم اللى بيغرق فى البحر فى نوة الحسوم بيكون كافر " .

ويضيف إخباري آخر : " يوجد رياح غربية ، بتيجى فى شهر ١٢ بتبقى شديدة ، وفى الفيضة الصغيرة والفيضة الكبيرة فى شهر واحد بتبقى فى نفس الاتجاه ، وأحياناً بتبقى فى نفس الشدة، والكرم فى آخر شهر ٢ أو نصفه ، والحسوم فى آخر شهر ٣ وفى الحسوم ممكن تيجى جامدة وممكن تيجى سهلة ، والنوة ديت سحب وأمطار وارتفاع فى الأمواج زى نوة الحسوم ونوة قاسم ونوة الكروم والنوة الصليبية ، وفى حكاية قالوا لى عليها أنه كان فيه واحد اسمه قاسم فى الإسكندرية وكان

بيطلع البحر ومبيخفش ، حتى لما تحصل النوات لحد ما حصل مرة رياح شديدة ومات وسموا النوة باسم قاسم على اسمه ، وأنواعها : نوة الحسوم الصغيرة ، والشمس الكبيرة ، والشمس الصغيرة، ونوة الحسوم ديت ممكن متجيش، بس إحنا بنسمع عنها فى القرآن ، وديت ممكن تموت ناس ، وبتكون فى شهر آذار، وفى حالة وجود النوة البحر يقلب موج وهوا مع بعض ، وبوقف حال الصيد نهائى ، وأساميها كثير منها : الحسوم الكبيرة ، والحسوم الصغيرة ، والترابا ، والنقطة العصى، والمغرة ، والمكنسة الكبيرة ، والمكنسة الصغيرة ، والشمس الكبيرة ، والشمس الصغيرة، ونوة الحسوم ، بتيجى فى شهر طوبة ، وهناك نوة الترايا بتجى فى شهر أمشير ، والنقطة تيجى فى أول شهر ٥ ، يعنى فى أول زرع القطن ، والكنسة تيجى فى شهر ١ " .

وبضيف : " والنوة رياح شديدة ومطر شديد ، نوة الحسوم الكبيرة بتحصل فى شهر ٢ ، مذكورة فى القرآن ٧ ليالى و٨ أيام ، نوة الحسوم الصغيرة بتحدث بعدها بتسع تيام، ونوة الشمس الكبيرة بتقعد لها فى حدود ٥ أيام، ونوة الشمس الصغيرة بتقعد لها فى حدود ٣ أيام ، والنوات كلها من شهر ٢ إلى شهر ٥ ، بعد كده الجو بيتحسن، والنوة الدلو بتقعد يومين ثلاثة خفيفة ، وفيه نوة قاسم لاقينا واحد ميت فيها فى البحر ، ونوة قوته لاقينا واحد ناشف فيها سمناها نوة قوته ، ما يوجد نوة اسمها نوة معدود زى هزة بابل أو الصليب، صليب العدة ، هزة بسيطة بعد بابل مكنسة فوق ريح جامدة يقف ليالى كاملة ، وبعدها نوة الفيضة فى شهر ١٢ ، ونوة المعدود، وبعدها نوات عديدة ، إحنا الأول بنسمع الأخبار من إذاعة إسرائيل ومصر علشان نعرف الجو ، وساعات الجو بيكون نسيم فنطلع ، وتتعدد أسماء النوات فمنها : النوة الحسوم دى نوة بنخاف منها بتكون شديدة قوى، نوة الدلو ، نوة العدة ، نوة الفوقانى ده بيكون البحر فيه عالى قوى ونوة البرانى ، وبرده ده بحره عالى ونوة اللبشى نخاف من طلعتها وتتدارى الناس منها وبنيجى نستخب منها ، ومن الأسماء التى تطلق على النوة " نوة الحسوم ، الشمس الصغرى والشمس الكبرى ، أشهر أنواع النوات هى الكنسة وفيه الصليبة ، ودى بتكون فى الصيف فى شهر ٧ وبتكون ٣ أيام، وهى أقل من نوة الحسوم ومبتكونش طول الشهر ، وإحنا بعدها لازم نمرض شويه.

٤- أماكن حدوث النوة وأوقاتها :

يقول بعض المبحوثين: " تحدث النوات فى كل مكان ، ملهاش مكان معين ، يجى عشرين نوة لها مواعيد معينة ، وفى نوة ما يبقاش معمولها حساب ، هيئة الأرصاد ٥٠٪ توقعاتها خطأ ، والنوات بتكون شاملة البحر كله وهى عبارة عن ريح يعلى البحر ، والواحد ما بيعرفش يشتغل

فيها فى الشتاء ، وفى ملاتم الصيف يعنى هى عبارة عن رياح خفيفة ، والنوة فى منها أنواع شديدة وفى أنواع ضعيفة ، وهى بتكون على البحر كله ، وبتكون من شهر ١٠ لشهر ٣ وبنعرفها بأن الريح قبلها بيكون منسم ، وبعدها الموج بيعلى ، وأسمائها نوة الحسوم ، الفيضة ، العوا ، الشمس ، بيكانه ، والرياح دى بتيجى من الشمال أو الغرب، ومحدش فينا يقدر يطلع وقت نوة الحسوم ؛ لأنها بتكون شديدة جداً لكن ممكن نطلع فى النوة التانية ؛ لأنها أقل بس بنكون واخدين حذرنا ، والنوة بتيجى فى شهر١١ لنهاية الشتاء شهر آذار ، بنكون على البحر كله ، ولها وقت بتكون فى البحر الأحمر ، ووقت بتكون هنا ووقت ما تكون هنا إحنا بتكون فى البحر الأحمر ؛ لأن صعب الشغل وقت نوة الحسوم بالذات ، ومن الأماكن التى يحدث فيها النوة هى فى كل البحر وفى أى مكان من البحر الواسع ده ووقتها بيكون فى الشتاء ، وخاصة فى الشهور ديه بتحدث كثير ، وهى طوبة وأمشير وكياك وآذار، والنوة ديه بتحلينا نرجع بيوتنا وتمنع رزقنا ، والنوات بتحصل فى البحر والوقت اللى بتحصل فيه هو الشتاء ، وفيه نوات كثيرة زى مثلاً العوه ، الثلاثات، الشمس الكبيرة ، الشمس الصغيرة ، الحسوم ، وكل الوات دى بتحصل فى الشتاء بس ، والبحر كله بيبقى مكشوف فى النوة ، والنوة زى نوة الحسوم الكبيرة والصغيرة ونوة الشمس الكبيرة ، والصغيرة ونوة الفيضة ، ونوة الحسوم بتبقى بتاع ٨ أيام بسبع ليالى وساعات النوة تقعد يومين وساعات تقعد أسبوع وساعات تفسد وماتجيش خالص " .

ويقول أحد الإخباريين: " النوة تحدث فى أى مكان ، فى نوة معدودة فى الحسوم تقعد ٧ ليالى و٨ أيام ، ونوة الشمس الكبيرة ونوة الشمس الصغيرة ونوة الشمس الكبيرة ومدتها حوالى٧ أيام ، ونوة عوه حوالى ٤ أيام وهى عبارة عن تغير فى الجو ، ونجد أن البحر كله بيكون فيه النوة ولما يحدث إحنا بنروح علىطول ، ووقتها فى الشتاء فى طوبة وأمشير وكيهك وآذار ، وكل ديه الشهور تزيد فيها النوة عن باقى الشتاء ، وبنروح لما تحدث عشان هى خطر علينا وعلى السمك، ومنعرفش نصطاد فيها ، من فوق الريح وساعات بتيجى على غفلة ، وقت النوة ممكن المركب تدخل إلى بلد بورسعيد ، العريش ، إسكندرية".

يقول أحد المبحوثين : " النوة بتكون فى شهر ٣ ، وديه اسمها مبروكة، وفى شهر ٧ نوة قاسم، وفيه نوة الحسوم ، وفيه نوة خوبى ، وهى هتحصل فين يعنى بتبقى فى الميه ، والنوة موجودة فى البحر كله والناس والكبار فى العزبة عارفين أماكنها ، ومواعيدها فى شهر، وأغلب النوة بيكون فى الشتاء بيبدأ من شهر ١١ لغاية شهر ٤ " .

ويؤكد آخر " بأن نوة الحسوم بتبقى ريح ، ونوة الشمس الكبيرة والصغيرة بتبقى ريح بس ، ونوة طوبة ونوة قاسم ودبت بيبقى فيها البحر عالى ، والنوة هنا فى البحر نوة الحسوم يوم ٢٧ بتكون على مستوى العالم كله ، ونوة الشمس بتكون على مستوى العالم ، النوة غير الزلازل ملهاش أماكن حدوث بيكون البحر شبه بعضه ، وتكون النوة فى الشتاء ، والنوة بتحصل فى البحر ولما بتكون نوة خفيفة ما بتأثرشى علينا ، لكن لما تكون نوة الحسوم فبتأثر علينا ؛ لأن اللى بيموت فيها بيبقى كافر ، ولما بتحصل نوة الحسوم بتخش الميتا لأنها لما بتحصل بتغرق المركب " .

ويقول أحد المبحوثين " بأن النوة بتكون طول الشتاء ، وبتكون أوحش نوة هى نوة الحسوم الكبيرة والصغيرة ، والشمس الكبيرة والصغيرة ، والحسوم بتكون أواخر شهر واحد وأواخر شهر اتنين ، وفيه نوة أمشير ، وبتبدأ فى شهر ١١ على البحر كله ، بس البحر الأحمر بتختلف رياحه عنها ، ونوة الحسوم ، نوة شديدة ، ورمحة الشتاء ، ونوة الصلبية فى الصيف ونوة الشمس كبيرة، صغيرة ، ونوة الكسة ٣ أيام فى أول شهر ٧ ، والنوة اللى بتوقفنا نوة الحسوم، ورياح الشرشر بتخلى الهوا عالى ، وهى رياح شديدة مش بتبين الشمس والرياح الشرقية كمان " .

يقول أحد المبحوثين " النوة ليس لها أوقات ، وهى أوقات تتأخر ، وأوقات تتقدم ، وأوقات مبتجيش ، وإحنا بنحس ونعرف إذا كانت النوة بتيجى ولا لأ ، وبتبدأ من شهر ١٠ لحد شهر ٣ ، ولما الديم بهوى نخرج نصطاد ، ونجدها موجودة فى أى حته فى البحر ، وبتحصل فى أيام الشتاء مثل نوة الشمس ونوة الحسوم الصغيرة والكبيرة ونوة الشمس الصغيرة ونوة الشمس الكبيرة ورياح البرانى ، والنوة هى ريح جامدة والبحر بيعلى فيها من ٤ – ٥ متر زيادة ، ونوة الحسوم لا أحد سرح فيها ، والأرصاد بيعرفنا ميعادها علشان ما نخرجش فيها ، وفى نوة الحسوم لا أحد يسرح فيها ، والأرصاد بيعرفنا ميعادها علشان ما نخرجش فيها ، وفى نوة الحسوم غرق فيها شختور، ومركب السنة واللى فاتت ، ولنوة هيه ريح بيطلع ويتسمر ٣ أو ٤ أيام ، وأنواع النوات مثل نوة الحسوم تحصل فى شهر ٣ ، وهيه مذكورة فى القرآن وهيه شديدة وتقعد ٧ أيام ، ونوة الصليبة تقعد ٣ أيام ، هيه شديدة فى شهر ٩ نوة العوه حوالى ٣ : ٥ أيام وهيه شديدة ، ونوة الشمس الكبيرة فى شهر ١ ، وتقعد من يومين الأربعة أيام ، نوة الشمس الصغيرة وبتيجى بعد الشمس الكبيرة وبتقعد ٤، ٣ أيام " .

ويضيف : " ويعد من أكثر أماكن حدوث النوة فى البحر كله هى الأماكن المفتوحة ، والكبار هما اللى بيعرفوا مواعيدها ، وإحنا بنعرفها عن طريق الأرصاد الجوية أو النتيجة أو الأخبار ، وهى بتيجى على البحر كله فى رياح غربية اسمها قاسم بتيجى فى شهر ١٢ ، وتبقى شديدة

وفى القيضة الصغيرة والقيضة الكبيرة فى شهر واحد بتبقى فى نفس الاتجاه ، وأحياناً تبقى فى نفس الشدة والكرم فى آخر شهر ٢ أو نسف ٢ والحسوم فى آخر شهر ٣ الحسوم ممكن تيجى جامدة وممكن تيجى سهلة " .

قال أحد المبحوثين " إحنا نتقوعها أول ثلاثة بنتوقع أنها تيجى قبلها بيومين أو بعدها بيومين، وإحنا بنوقف الشغل لما بتيجى النوات ، والنوة بتيجى من شمال أوربا ، وبتحصل فى إسكندرية ، ودمياط، وبورسعيد بتحصل فى شهر ١٢ ، ١ ، ٢ ، ومن منتهى ٦ – ٨ أوقات النوة ، نوة الحسوم اللى بيموت فيها فى البحر بيكون كافر ، ونزلت على قوم فى القرآن ، ونوة الشمس ، وفيه حسوم صغيرة وحسوم كبيرة والشمس الصغيرة والشمس الكبيرة وبيجى تماثيل وحاجات على النوة ، والصيادين بيعرفوا النوة عن طريق وضع جهاز فى الميه ، وهى بتحصل فى الشتاء فى نوة الشمس الصغيرة والكبيرة والحسوم والعوه ، والنوة بتبقى على البحر المتوسط كله وبتبقى عموماً فى الشتاء والصيف بيقى فى بس مالوش عمر بيبقى يومين ثلاثة ممكن ٧ أيام ، وممكن يومين ثلاثة حسب السنين نفسها ، لأن النوة بيجى من الغرب ، فى نوة بتخوف زى الحسوم والعوه والشمس الكبيرة ، ومبتقدرش نطلع فى النوة التانى ، وهى بتخلى البحر هايج يبقى صعب احتماله ، والصيد فى الوقت ده ممكن تقلب لنا المركب ، والنوة دى بتيجى فى البحر وفى وسط الميه، ولها مواعيد كل سنة بتحصل فيها ، زى النوة الكبيرة دى معروفة فى البحر ودى ممكن نحس بيها اللى فى وسط البحر ، والحسوم الكبيرة والصغيرة بتيجى فى أمشير " .

ويضيف آخر : " عامة فى البحر كله ، زى رياح الخماسين فى شهر ٤ فى شم النسيم ، ونوة الحسوم يوم ٢٧ فى شهر ٣ لغاية شهر ١ لما الشمس تبدأ تغير من صيف لشتا ، والنوات بتحصل فى البحر كله ، وأوقاتها فيه نوة معدودة فيه نوات مش معدودة ، فيه نوة فى شهر أربعة نوة الحسوم يوم ٣/٢٧ ونوة الشمس ، والنوة بتحصل من ساعة الشمس ما تتغير من الصيف للشتاء والعكس ، وبتحصل طول النهار ، وطول الليل فى الشتاء ، فى نوات فى الصيف بيبقه الرزق أكتر فى الشتاء طرحه واحدة وبتيجى يوم ، وبتيجى لكن فى الصيف بنطلع بالعشر أيام " .

ويقول آخر : " النوة بتحصل ، والنوة الثقيلة بتيجى من فوق الريح ساعات تبقى على غفلة، وساعات تقعد ٣ : ٤ ساعات ، وقوة الريح ساعات أدخل ميناء فى الإسكندرية أو العريش ، والنوة فى ارتفاعها من ٢ : ٣ متر وساعات ٤: ٥ متر ، وممكن نشتغل فى نوة مترين أول حاجة نوة الفيضة اللى كانت تغرق البيوت ، والنوة اللى بنخاف منها الحسوم الكبيرة ، والنوة بتحصل فى طوبة أو أمشير ، فى الوقت ده ما بيبقاش فى حد فى البحر ، ومافيش مكان معين بتصل

فيه النوة ، وفى نوات زى نوة الشمس الكبيرة والصغيرة ونوة الحسوم الكبيرة أو الحسوم الصغيرة ويتكون حوالى ٨ أيام وفى نوة بتقعد أسبوع ، وفى نوة بتكون كويسه وفى نوة لا ، ونوة الحسوم تكون فى شهر ٣ ، ويكون بها شتاء وهو أقوى ، ونوة الشمس الصغيرة والشمس الكبيرة ، وتعرف وقتها من النتيجة .

ويقول بعض الإخباريين: " النوات بتحصل فى البحر كله ، فى نوة بنعرف الوقت مثل الرياح الخمسين فى شهر ٤ ، ونوة الحسوم بتبقى ٣/٢٧ ونوة الشمس لما الشمس بتتغير من الصيف للشتاء ، والنوة ديه عبارة عن رياح شديدة وعمق فى المياه ، ولها تأثير على جميع حركة البحر ، أيوه ، فيه نوة الحسوم ونوة الشمس ونوة الدلو بتيجى فى شهر ١٢ ، وبتبقى نوة وحشة وبتيجى النوات كلها راء بعضها " .

وتجدر الإشارة إلى أن الصيادين يعتمدون منذ القدم على بعض الظواهر الفلكية ، مثل حركة النجوم ومواقعها بعضها بالنسبة لبعض ، وذلك فى تحديد الوقت والاسترشاد أثناء الليل ، حيث أن ظهور نجم معين فى موقع محدد من السماء يعتبر دليلاً وبشيراً للصياد يهتدى به[٢٩] .

وليست النجوم اللامعة بالقدر الكافى لأن ترى بدون تلسكوب متناثرة عبر السماء ، ولكنها بدلا من ذلك مرتبة فى جماعات تسمى مجموعات النجوم ، وكان الناس فى الأزمنة القديمة يتصورون أن كل مجموعة من النجوم يشاهدونها ، كانت صورة لشىء أو شخص ، وكانت السماء فى نظرهم كتاباً عظيماً من صور النجوم[٣٠] ، حيث يعتمد الصيادون على النجوم فى قياس الزمن ، إذ يقف أحداها من الأخرى فى علاقة ثابتة لا تتغير ، وهذا معناه أن المسافة التى تفصل بينها ، كما تبدو للناظر من فوق الأرض ، تظل ثابتة ، مما يدل على أننا نتحرك بسرعة واحدة ، وتحتل مواقع معينة فى السماء ، أحداها بعد الأخرى فى أوقات محددة .

وعلى ذلك فإن أقسام الليل تقاس بحركات النجوم فى السماء ، مما يعنى أن أى فترة من فترات الزمن يمكن أن تحسب عن طريق قياس المسافة التى قطعتها النجوم فى مجراها ، وبالتالى فإن أى مسافة فى السماء يمكن أن تعتبر مساوية أو مناظرة لفترة زمنية معينة .

فالسماء ، أو على الأصح المسافة بين الأفق الشرقى والأفق الغربى ، تنقسم إلى اثنى عشر جزءاً ، بحيث يشير كل جزء منها إلى حدة زمانية ووحدة مكانية فى الوقت ذاته ، وحين يقطع النجم فى مساره جزءاً واحداً من هذه الأجزاء فإن ذلك يعنى انقضاء فترة معينة من الزمان هى التى يسيمها الأهالى ساعة ، وقد لا يتفق طول هذه الساعة تماماً مع الساعة الزمنية المتفق عليها

فى التوقيت الحديث ، وإنما هو يعنى بكل بساطة ١٢/١ من وجبة أو أميلة الليل . وللناس خبرة طويلة بتقدير مواقع النجوم فى السماء ، وترجمة هذه المواقع والعلاقات المكانية إلى وحدات زمانية .

ولما كانت الحركة لا تقاس إلا بالنسبة لشىء ثابت ، فإن النقط الثابتة الوحيدة التى يمكن للشخص أن يقيس إليها حركة النجوم هى الفلك أو نقطة الست ، ثم الأفقان الشرقى والغربى ، فالفلك يقسم السماء دائماً إلى قسمين متساويين ، بحيث يكون كل منها مساويا لوحدة زمنية طولها ست " ساعات " ، وعلى ذلك فإنه يمكن تحديد الوقت عن طريق قياس المسافة بين أى نجم من النجوم التى سبق ذكرها والفلك من ناحية ، وبينه وبين أحد الأفقين من الناحية الأخرى ، فلو فرضنا مثلاً أنّ أحد هذه النجوم قد شوهدت وقت الغروب فوق الأفق الشرقى تماماً ، ثم شوهد بعد ذلك فى منتصف المسافة بين ذلك الأفق والفلك ، فإن ذلك يعنى مرور ثلاثة أجزاء ساعات بعد الغروب[٣١] .

خامسًا : دور الشمس والنجوم فى عملية الصيد :

لقد أجمع الصيادون فى عزبة البرج على أن دور الشمس والنجوم قد تقلص فى حياة الصياد بدرجة كبيرة نتيجة لاستخدام التكنولوجيا الحديثة ، ومنها : البوصلة ، والإسكنديل، وغيرها من الأجهزة التى تحدد الاتجاهات وتتنبأ بحالة الجو مسبقاً ، أما كبار السن فمازلوا يصرون على أهمية دور الشمس والنجوم فى الاهتداء إلى الطريق الصحيح ، كما أنهم مازلوا يصادقون النجوم ويعرفونها بأسمائها التى منها : " الفضى ، الثريا ، السمية ، نجمة الفجرية ، أخت القمر ، السوال ، الغرب ، الشرق الطرية ، العصى ، درب التبانة ، نجمة العصر ، الدب الأكبر ، الدب الأصغر ، نجمة السواق ، نجمة الحارس ، نجمة سهيل ، نجمة الضاحية ، نجمة القبلة " .

ونجد أن ظهور كل نجم من هذه النجوم يدل الصياد على شىء معين، فمن أقوالهم:

نجوم العصى	هى تطلع نعرف أن النهار طلع وهى عبارة عن سبع نجوم مع بعض .
نجمة الشرق	وهى تظهر من الشرق وتغطس مع الشمس وتمشى مع دوران الشمس .
نجمة الغرب	وهى تظهر من الغرب .
نجمة الفجر	وهى بتظهر أثناء قرآن الفجر ، وأثناء طلعة الشمس بتنخفض .
نجمة درب التبانة	هى قبلة الصلاة .

نجمة السمية	بتعرف النفر أنه طالع خارج الحدود .
نجمة الثريا	تظهر أيام الشتاء ، وخاصة قبل النوات .
نجمة السواق	تظهر بعد المغرب .
نجمة الحارس	تظهر مع نجمة السواق .
النجمة أخت القمر	تظهر مع القمر ، ويقول عنها الإخبارى " عند ظهور القمر مبكراً بتظهر متأخرة عنه لفترة قصيرة .
نجمة الصحية	وتكون وقت الفجر ، أو قبل الفجر بنصف ساعة فى نصف السماء.
نجمة سهيل	وتكون من الناحية القبلية .
نجمة العوارية	تطلع من الشرق .

ويقول أحد المبحوثين : " أن الشمس ليس لها دور ، ولكن الدور الحقيقى للقمر بيكون منور لنا البحر شويه ، وكشفه وفيه سمك بيجى على النور اللى هو السمك اللى بنصيده ، والنجوم مبتأسرش بس لها أسامى كثيرة ، زى أيه مثلاً : الفضى ، والثريا ، والسمية ، ونجمة الفجرية ، ونجمة أخت القمر ، والسوال " .

ويضيف: " كنا زمان عندنا بنمشى مع الشمس والنجوم ، وكان فيه النجوم الكبيرة بتطلع بليل ، وكنا بنمشى بيها لكن دلوقتى عندنا البصلة والاسكنديل ، ودول بيشوفوا الميه ويحددوا الشرق والغرب ، يعنى ماعدناش بنمشى مع النجوم والشمس ، ولكن الشمس كان لها دور فى معرفة الوقت والنجوم ، حيث كانت بتحدد الاتجاهات ، ولكن الوقت موجود البوصلة وهى اللى بتحدد الاتجاه .

ويذكر آخر أن : " الشمس والقمر مالهمش تأثير لكن القمر بيزور الجمبرى والميه كل ما كانت معكره بنصطاد ، والقمر كانوا بيستدلوا بيه قبل (الاسكنديل) ، لما القمر بيغيب الميه بتعمل زى حبيبات فضة ، وتبقى المركب ماشية ، والسمك بيبقى متجمع ، لكن القمر مبيكشفنش فنتعامل مع (الاسكنديل) ، وكانت نجمة الثريا وموازين كانت واحدة تبدل على الشرق وواحدة عن الغرب ، وكان زمان الكلام دا كان فى نجمة الشرق ونجمة الغرب ، ويدل على إن هنا شرق وهنا غرب ، والشمس لما تطلع الصبح بنعرف إن هنا فى شروق ، زى زمان ماكنش فيه بوصلة

ويوجد معنا جهاز يسمى البوصلة ، ماشيين عليه توجهنا بها ، أما الشمس بتكون حاميه بننصب التاندة عشان الشمس ما تجيش على السمك، وعشان العمال بتتأثر طبعاً والدنيا حر ، أما البوصلة تكون عطلانة بنشتغل بالنجوم ، فيه نجمة الغرب ونجمة الشرق الطرية ، بيبقوا كيشة مع بعضهم ، نجوم العصى دى لما تطلع نعرف إن النهار طلع ، وبالنسبة للصيف غياب العصى وغياب الطورية ، وبالنسبة للرياح النوة للشتاء مفيش نجوم فى الشتاء " .

ويقول أحد المبحوثين " كان زمان الشمس والنجوم والحاجات ، وهى حالياً فيه جهاز إرشاد البحرية ، وهو يبين خريطة للبحر ويوريك اللى فى القاع من تحت ، والحاجات ديت حديثة قوى وأنا جايبه من أوربا ملقتهوش على أى مركب تانى ، إنما الناس بقى زمان كانت تمشى على النجوم، أما بالنسبة للصيف مبنشتغلش بيهم بالليل ، ممكن من طلعه الشمس الصبح لو تطلع بيضاء أو صفراء بيبقى فى رياح ، والسحاب بيكون ماشى بنعرف إن فيه رياح وفى نجمتين معروفتين عندنا نجمة الشرق ونجمة الغرب بيبقوا على طول موجودين فى السماء ، بس إحنا بنبقى عارفين طريقنا بالبوصلة " .

أما عن الشمس ودورها فى حياة الصياد فقد اجمع الصيادون على أن لها الأثر الكبير حيث يقول أحد الصيادين : " الشمس وحرارة الجو ممكن يفدونا ، لأننا بنشوف السمك فى الماء " . ويقول آخر : " الشمس الساعة ١٢ بتيجى على الأيد القبلية ، وعن طريقها بنعرف الطريق اللى إحنا عاوزينه " ، كما أجمع الصيادون على أن هناك أنواعًا معينة من السمك ، تكثر على ضوء الشمس ومنها السباط والمرجان والموزه والجمبرى الأبيض ، كما أنّ تأثير الشمس على السمك لا يكون إلا فى المياه " الرايقة " وقليلة العمق ٢٥ متر مثلاً ، أما فى المياه العميقة ٥٠ : ٧٠ متر فلا تؤثر على السمك .

ويقول أحد الإخباريين أن " الشمس بتطلع من الشرق وتخرج من الغرب، نجمة الغرب بنعرف منها الغرب ، نجمة الشرق بنعرف الشرق ، نجمة الفجر تظهر وقرآن الفجر شغال وفى طلعه الشمس بتختفى نجمة ضرب التبنه وهيه (قبله) الصلاة " .

ويضيف إلى ذلك : " الشمس بالنهار لما تكون درجة الحرارة مرتفعة بتأثر على السمك ، ولما بنصطاده وهو كده بنحطه على الثلاجة على طول عشان ميعفنش ، وفى النجوم بدعة بتقول أما يكون فيه قمر بكون الجمبرى أحسن ، ومنمشيش على النجوم إحنا بنحدد الاتجاه عن طريق جهاز ، والشمس ما بتأثرش والعتمة حلوة للسمك عشان فى حاجة اسمها المرو فى الميه تقوم برقة

فى الشنشلة، يقوم السمك يعرف إننا هنصطاد ، ويقوم يهرب ، والشمس بتخلى البحر صافى، والنجوم ما بتأثرش بس القمر بيعكس الضوء ، وقبل حكاية البوصلة كانوا بيعملوا بالنجمة فى نجمة الشرق والغرب ، وفى اللى بيهتدوا على النجوم فى مشيه ، والدب الأكبر والأصغر وكده، وبمشى عليها ويرجع عليها ، وهى نفس الأسماء وأغلب الأهالى بيعرفوها ، ومعظم أهالى الصيادين ، وهى زى الرادار بيحدد أنت فين ، ومعظم الجيل ما يعرفش حكاية النجوم دى " .

وتجدر الإشارة إلى أن معظم أسماء النجوم لاتينية أو يونانية ، فيمكننا أن نستدل من معانى هذه الأسماء على الصور التى كان يراها الناس فى الأزمنة القديمة ، ولكن من المتعذر الآن أن نرى بعضا من هذه الصور ، وربما كان من أشهر هذه المجموعات مجموعة الدب الأكبر ، وألمع النجوم السبعة فى هذه المجموعة تكون الدب الأكبر ، ولقد كان لهذه المجموعة أسماء مختلفة فى التاريخ، إذ رأى مختلف الناس فيها صوراً مختلفة ، فالإيطاليون مازالوا يسمونها (عربة الصباح) والإسكندنافيون يطلقون عليها (مركبة الثور) وأهالى ويلز والأيرلنديون يطلقون عليها (مركبة الملك آثر) والدب الأكبر فى نظر كثير من الإنجليز هو المحراث، واعتقد الهنود أن نجوم كأس الدب كانت مريضا على محفة ، وأن أول نجم فى مقبض الدب كان العرف وهو يتبع النعش، ومما يثير الدهشة أن شعوباً كثيرة ، بعيداً كل منها عن الآخر ، قد رأت فى المجموعة صورة دب ومن بينها الفنلنديون والهنود واليونانيون ، وكانت المجموعة فى العصور الوسطى فى أوربا تصور للأطفال على أنها إحدى الدببة التى التهمت الأطفال الذين كانوا يسخرون من النبى (أليشع)، ويعتقد بعض الكتاب أن الناس فى الأزمان القديمة كانوا يظنون أن هذه المجموعة كانت الدب لأنها فى السماء الشمالية ، وتستطيع الدببة أن تعيش فى أقصى الشمال ، ولأنها تطوف فى مجراها ببطء ، ونجمان من الدب الأكبر على خط مستقيم من النجم الشمالى ، ويسميان عادة المؤشران لأنهما يساعدان على تحديد موقع النجم الشمالى ، والنجم الشمالى ليس من أشد النجوم الساطعة وليس من السهل العثور عليه دائما ، ويساعد المؤشران على تحديده فعلاً، وتبدو المسافة إلى النجم الشمالى من المؤشر الأقرب إليه حوالى خمسة أمثال المسافة بين المؤشرين ولأحد النجوم فى مقبض الدب زميلة أسمها السها ولا يمكن أن يشاهدها إلا الأشخاص الذين لهم قوة إبصار جيدة ، ويظن بعض العلماء أن اسمه أصلا مقتبس من اللغة العربية بمعنى (الاختبار) ، لأن الناس كانوا يختبرون أحيانا قوة إبصارهم بمحاولة مشاهدة (السها) فى ليلة صافية ، ويسمى الدب الأصغر عادة باسم (الغطاس الأصغر) ، وفيه النجم الشمالى ، وهو أهم نجم فى السماء كلها ، وهذا النجم فى أقصى طرف ذيل الدب الأصغر أو مقبض الغطاس الأصغر .

ومن بين الأسماء التى أطلقت على الدب الأصغر : النعش ، وعربة نقل البضائع ، والعرش والجبل السماوى والمركبة الصغيرة ، ولا تبعد ذات الكرسى عن النجم الشمالى ، وهى على الجانب المقابل من النجم الشمالى وتكوّن ستة من هذه النجوم حرف دبليو ، وكان القدماء يعتقدون أن النجوم القريبة منها تبين امرأة جالسة على كرسى [٣٢] .

ويذكر أحد الإخباريين : " أن الشمس وحرارة الجو ممكن ينفعونا ، لأننا ممكن نشوف السمك فى الميه ، والنجوم بالليل تعتر بالوصلة أى اللى بنحدد عليها الاتجاهات ، وفى نجمة معينة إذا مشيت عليها يوصل للمكان الفلانى ، والشمس وفى البوصلة بتحدد المراوح لأنه بيروح بالنهار ناحية الشمس ، والشمس ما بتضايقش إلا والسمك على الكوارنة لأنها ممكن تحرقه ، والنجوم زى البوصلة يرح عبها بالليل ، وشغل الليل هدوء بالذات فى الصيف ، والنجوم دى زى :

نجم العصر	كم نجمة فى بعض ١٥ نجمة وموجودة على طول .
نجم الغرب	طبعاً دى موجودة على طول .
نجم الشرق	برده موجودة على طول " .

ويضيف: " ولكن الشمس الساعة ١٢ بتيجى على الأيد القبلية ، ومن طريقها بنعرف الطريق اللى إحنا عوزينه ، أما النجوم فبيبقى فيه نجوم معينة بنمشى عليها ، وإحنا بنشوف النجوم بالليل فى المساء بيبقى فيه نجمة طالعة من الغرب بتسمى نجمة الغرب ، وفيه كمان الثرى والعصر والمعرفة والشرق ونجمة الغرب ، والقبى بيظهر فى الصيف بس التُرى والعسر بيظهروا مع ظهور النوة بالذات ، ودور الشمس نتمناها فى الشتاء ، وبنعرف الجو حلو ينفع نصطاد فيه ولا لأ ، ولو الشمس متغيرة وعليها رياح نعرف إن الصيد هيكون صَعب ، وإحنا بنحبها علشان بتدفى الميه وتخلى السمك يطلع ، لو الجو ساقعه السمك بيستخبى فى حته بعيده علشان الدفء " .

ويذكر آخر : " قبل اختراع البوصلة الناس كانت تبص للشمس تعرف اتجاه المركب واتجاه القبلة للصلاة ، وبالليل عن طريق القمر ، النجوم يعنى الصياد بتبقى للنجوم فيه نجمة اسمها نجمة الغرب ، وببص لاتجاه القمر ، يعرف إحنا فين ، القبلة فين ، وبنمشى إزاى ، والشمس بتطلع من الشرق ، وتغطس من الغرب ، واحنا لما نتوه ، الله لا يقدر ، بنتتبع النجوم لحد النهار لما يطلع، وربنا بيسهل علينا ، ربنا كريم مبيسبناش ، ولما يغطس القمر المياه تطلع وتفور ومبنعرفش نصطاد، ولما القمر يطلع البحر يجر الميه لورى ونعرف نصطاد ، والشمس بتأثر على الحر وتعب الشغل ، ونغطى السمك عشان الدبان والسمك ما يخسرش " .

ويضيف: " الشمس بتوجهنا وهيه طلعة ، والنقر بيعرف وهيه طلعة أنها فى الشرق ، ولما تطلع بيعرف انه فى الغرب وفى الظهر بتكون الشمس جوه وبيعرف البر ، النجوم فيه نجم الشرق والغرب ونجمة إبلى ونجمة السمية بتعرفه أنه طالع خارج الحدود ، وبتبان لما الجو ما بيكنش سحاب، والشمس مبتأثرش على السمك ، وفى سمك معين فى الوقت ده ، وهو السباط والمرجان والموزه والجمبرى الأبيض ، والقمر سمك معين أحسن سمك وهو الجمبرى الأزارى ، الجمبرى السوس، البيونى والمرجان ، والنجوم بتكون بدل البوصلة .

ويذكر آخر أن : " النجوم فيه نجمة الشرق والغرب ، وفيه الثريا لا تظهر دلوقتى أيام الشتاء بيظهر ، واحنا فى أول الأمر بيطلع بالنهار ، واحنا فى أول الأمر بيطلع بالنهار ، واحنا بنشوف النجوم واحنا بنعمل لأن أكثر العمل بالليل واحنا بنرجع بالنهار ، ولما يكون فيه نوة ومش عرفين نشتغل نرجع على طول على ضوء النجمة ، الشمس لما تكون الميه رايقة فى الأماكن الميه ٢٥ متر بتؤثر على السمك ، ما يكونش موجود ، ولو هى غويطة مثلاً ٥٠ : ٦٠ : ٧٠ متر لا تؤثر على السمك ، ولما الشمس بتكون حاميه بيكون السمك قليل ، لكن فى شروق الشمس السمك بيطلع من الأرض ويزهزه عشان نصطاده ، وفى الغرب ساعات بتبقى كويسة ، وساعات ما بتبقاش كويسه ، والقمر إذا كان ظاهر بيبين السمك كويس زى الكابوريا ، أما النجوم مالهاش تأثير لكن القمر بيأثر ، لأن فيه سمك بيطلع على القمر ، وفيه سفن تستخدم الجار اللى هى سحب العدة والقمر فيها بيبقى كويس ، وفيه الشنشلة وهى الـ بيفردوا فيها العدة ، والشنشلة مش لكها يعنى ما بيباتش فيها سمك ، وبعض السمك لو أعد فى الشمس بيخسر من البكتريا والرطوبة ويعفن، والشمس لما بتتصلت على المركب المكن بيسخن والثلج بيسيح ، ومثلاً لو كنا أخدين معانا تلج يكفى ١٠ أيام ممكن يكفى ٧ أيام بس ، والنجوم واضحة بيكون الجو صافى ومبتعملش بيها حاجة، إلا فى نجمتين اسمهم نجمة الشرق ونجمة الغرب ، كان زمان بيمشوا عليها مثل البوصلة " .

ويذكر آخر أنه : " فيه نجمتين تعتمد عليهم فى البحر ، وهم : نجمة الشرق ونجمة الغرب ، وقال آخر نجمة السواق وتظهر بعد المغرب ونجمة الحارس معاها ، وبعد المغرب بتلاقى ٣ نجوم وفيه واحدة منهم بنغطس الساعة ١٠ بالليل تقريبا ونجمة الفجر ، وتظهر الفجر أو مع طلعه الفجر ، ونجم أخت القمر وتظهر مع القمر لما القمر بيطلع بدرى بتطلع هيه متأخر عنه شويه صغيرة ، ونجمة الساعة ٣ بتطلع دى الساعة ٣ دايماً .

وهناك وجهة نظر بأنه " يمكن التمييز فى هذا النظام بين فئتين من النجوم:

- الفئة الأولى عبارة عن عدد من النجوم الرئيسية التى يشير إليها الشخص دائما فى حسابه الوقت ، والتى يرتبط كل منها بشهر معين من السنة .

- الفئة الثانية هى النجوم التابعة أو الثانوية ، ويرتبط كل منها لأحد تلك النجوم الرئيسية، ويتبعها دائما فى مسيرها على مسافة قصيرة منها ، ويسمى كل نجم من هذه النجوم الثانوية والسواق ؛ لأنه كما لو كان يسوق النجم الرئيسى أمامه ، والمسافة بين النجم الرئيسى والسواق مسافة ثابتة دائما ، وتقدر بساعة واحدة[٣٢] .

ويذكر أحد الإخباريين أنه : " واحنا مثلا بنطلع الفجر اللى يتعبنا الشابورة ، كانت أيام زمان النجوم هيه اللى بتحدد سير المراكب الشراعية لكن دلوقتى فى اسكندبل وبوصلة بعض أسماء النجوم الطرية ، أول العض بتطلع من الشرق سهيل من ناحية القبلى ، والضحية بتطلع قبل الفجر بنصف ساعة من الشرق ، ونجد أيام زمان كان الصيادين يمشوا تبع نجمة الشرق ونجمة الغرب ، إنما دلوقتى فيه البوصلة ، وفيه أرض جامدة بتبقى عليها الجمبرى بس ، والأرض الطيبة عليها السوبيت والسمك الأبيض ، ولو القمر طالع تلاقى السمك بقى على الأرض الجامدة بعد ، أما كان على الطينة ، وهذا بيرجع للريح لو الريح شرق بيبان فيها الجمبرى الكثير ، والشمس فى غروبها تبين الريح أو النوة، اتجاه الشمس للغرب والشرق ، وفى نجمة بتطلع للغرب واللى بيعرف الأساس بتاعت النجوم هم الناس بتوع زمان ، إنما دلوقتى فى أجهزة ، وفى الكمبيوتر على المركب يقيس سرعة المركب ويقيس المسافة ، ولما البوصلة بتختل فابيحدوا أما من الشمس يا أما من النجمة دى الاتجاه الصح ليهم " .

ويرى أحد الإخباريين : " أن الشمس والنجوم ملهمش أى دور فى حياتنا دلوقتى ، لأن إحنا بنستعمل البوصلة ، ومعدش حد بيعرف فى الشمس والنجوم إلا ناس قليلة قوى دلوقت ، كنت ساعات أشوفهم لكن ما صدفش أنهم اشتغلوا معايا ، لأن عشان تتعلمها صعب ، وكمان البوصلة أسهل وممكن نتعلمها بسرعة، وموجودة معاك فى أى مكان ، ويوجد نجمة أسمها الشمال، ونجمة أسمها الرق ، والشمس مبتأثرش على السمك ، بس القمر لما يدور فى أيامه بيبان الجمبرى ، وأيام القمر هى : ١٠ ،١١ ، ١٢ ،١٣ ،١٤ ،١٥، ولو إحنا بننقص السمك ، والشمس حاميه عليه ممكن يعفن لو أخذ وقت معنا ، والنجوم فيه نجمتين نجمة الشرق ونجمة الغرب ، ونعرفها لأنها بتكون واضحة عن باقى النجوم .

ويرى البعض " أن هناك نوعان من النجوم ، فيه نجم قطب فى الشمال وقطب الجنوب ، ويعرف النجم بأنه البوصلة ، البوصلة تنقسم إلى ٨ أرباح أربعة أساسين : شمال ، جنوب ، غرب ، شرق، وفيه أربعة فرعيين للشروق وشروب واللبش والبريخ ، ودى كانت زمان أيام المركب الشراعى ، وكانت سبع نجوم العصى ، دى بتطلع فى وقت معين بتطلع فى الغرب نجمة العوراية بتطلع من الشرق ، نجمة سهيل من ناحية القبلى كانوا بيمشوا عليها ، وفى نجمة الضحية وقت الفجر أو قبل الفجر بنصف ساعة بتكون فى نصف السماء ، ولسه موجودين لآن لكن محدش بيستعين بها لأننا معانا البوصلة ، ودايما جو البحر أحسن من جو البلد ، والشمس ما بتضايقناش ، وأحلى حاجة بالليل، وفيه نجمة الفجر ، بتعرفنى النهار بيطلع إزاى قبل الفجر أو بعده ، وبتبقى واطية عن النجوم ، ونجمة الغروب تبقى تغطس مع الغروب ، ونجمة الشرق بتطلع مع الشرق وتغطس مع الشمس وبتمشى مع دوران الشمس " .

ويضيف: " وإحنا بنفضل ماشيين لحد لما الشمس تغطس فى الميه وبعدين نشتغل بالليل، النجوم ممكن تتعمل زى البوصلة ، اللى معهوش بوصلة بتكون النجوم بوصلته ، وفيه نجمة الشرق ونجمة الغرب ، وبنعرفها لأنها بتكون واضحة فى السما ، وكمان القمر بينور الميه علشان الصيادين يشوفوا السمك العائم تحت سطح الميه ويصطادوه ، أما الشمس ملهاش دور فى الصيد، إنما ممكن تأثر لما نكون بننقض السمك ونطول شويه ممكن السمك يعفن ، وبيكون للشمس والنجوم دور كبير ، لأن فى الشمس بيكون أنواع سمك معين مثل : السبيط ، المرجان ، الموزه ، الجمبرى الأبيض ، وفى القمر الليل سمك معين وهو أحسن سمك (الأزارنى ، الجمبرى السويس، البربونى ، المرجان) .

ويذكر بعضهم : " دوت كان أيام الصيادين القدام كنجمة الشمال ، ويقولوا نجمة الشرق والقمر لما بيدور بيقل السمك فى الميه ، وإحنا عندنا صيد السردين بيكون عن طريق الكشافات بالليل ، وفى حالة لو البوصلة عطلانة بنمشى على الشمس والنجوم ، بس النجوم لها أكثر ، وفيه بس يعرف أنواع النجوم وفى نجمة الشرق ونجمة الغرب ونجمة القبلة ونجمة الجنوب ونجمة القمر ، لأن أنواعها كثير ، لكن الشمس مبتأثرش على السمك ، وفى سمك معين فى الوقت ده هو (السباط والمرجان والموزه والجمبرى الأبيض) القمر سمك معين أحسن سمك (الجمبرى الأزارى والجمبرى السويس والبربونى والمرجان) ، والنجوم بتكون بدل البوصلة " .

ويرى أحد المبحوثين أن " الشمس بتوجهنا وهيه طلعة ، و النفر بيعرف وهيه طلعه إنها فى الشرق ، وما بتغطس بيعرف أنه فى الغرب ، وفى الظهر بيكون الشمس جوه منه وبيعرف البر ،

النجوم فيه نجم الشرق والغرب ونجمة إبلى ونجمة السمية بتعرفه أنه طالع خارج الحدود ، وتبان أثناء الجو ما بيكنش فيه سحب ، البوصلة الشرق البرانى والسمية والشرش ، الغرب اللبشى والابلة والشروق ، ويمكن يتحدد من خلال الشمس الجهات الأصلية لو البوصلة حصل لها حاجة فنلجأ للشمس ، والنجوم زى نجمة الغرب ونجمة الشرق بيحددوا لنا الاتجاهات " .

وهنا أيضا نجمان من النجوم الموسمية التى يستعين بها الأهالى ، كنجوم إضافية ، فى تحديد الزمن ، وأحد هذين النجمين هو " نجمة الصيف " ، وهو نجم من نجوم الصيف ويظهر على الخصوص فى موسم حصد القمح ، ويشرق دائماً بعد الغروب مباشرة فى النصف الغربى من السماء، ويستمر ظهوره حوالى ثلاث ساعات فقط ، وقد أطلق عليه هذا الاسم لأنه يحتم على صاحب البيت أن جاءه زائر أثناء وجود هذا النجم فى السماء أن يقدم لضيفه طعام العشاء، وتغرب " نجمة الصيف " قبل غزوب الثريا بساعة دائما ، أى أنها تسبق الثريا بساعة فى قياس الزمن ، والنجم الثانى هو " سهلة " ، وهو من نجوم الشتاء، ويتألق هذا النجم بعد شروق سواق العصاية بساعة ، وبذلك تقدر المسافة بينه وبين العصاية دائماً بساعتين ، أى إنه يحتل أى موقع فى السماء بعد أن تكون العصاية قد احتلته بساعتين [٣٤] .

ويذكر أحد الإخباريين أنه " كان زمان بيتتبعوا النجمة عشان يمشوا عليها، إنما دلوقتى فى بوصلة القمر لما بيبقى طالع السمكة تنزل على الأرض ، عشان النور لما يبقى عتمة السمك يبقى فوق إحنا عارفين العصى (ثلث نجوم ماشين وراء بعض) والنجمة اللى بتطلع الصبح (نجمة الصبح) قبل الفجر بنعرف أن النهار قرب يشقشق ، وفيه نجمة أسمها سواق القمر ماشية معاه القمر.

ويتفاءل الصيادون بشدة بالنجم فريحة ، أو ما يطلق عليه نجمة الصباح ، لأن النجم فريحة حسب رواياتهم يسطع قبيل الفجر ، ومن ثم تبشر رؤيته ببزوغ فجر يوم جديد وانقشاع الليل ، مما يقلل من حدة القلق والخوف وعدم الأمان البيئى الذى يعيشه الصيادون ليلاً فى بيئة صعبة ، كما يذكرون أن توقيت سطوع هذا النجم يواكب الاستعداد لرمى شباك " التصبيحة " ، وهى أفضل مواقيت الصيد وأكثرها رزقاً وبركة [٣٥] .

ويذكر أحد المبحوثين إن : " النجوم نجمة الشرق ، تعرف إحنا فى الشرق ، والنجمة الغرب إحنا فى الغرب ونجمة المسية ، أعرف إن أنا طالع بره، والنجوم تبان لما يكون ما فيش سحب ولا بوصله تعرفنى الشرق البرانى ، السمية ، الشرق ، الغرب ، اللبش، القبلة ، الشروق ، ونجد أ

القمر بالنسبة للجمبرى الأزاز ، أما بيكون فى قمر بيظهر السمك ده عليه ، ومش كل المناطق وكل حته وليها وقتها فى القمرية والسردين ، وما يظهرش فى القمر يظهر فى العتمة أو الضلمة ، أما النجوم فى السفر ، السماوية ، نجم الشمال، نجم الغرب ، نجم الشرق، نجم الجنوب ، بالنسبة للصياد اللبشى الشرق والشلوم فى الشمال الشرقى البرانى، السفن بس يسافر على الشمال الشرقى أو الجنوب الشرقى ، القمر منور البحر والجبمرى بيظهر الطبيعى الجمبرى مبشوفش ، والسمك بيحب النوات بتاعه البحر " .

ويقول أحد المبحوثين : " أنه قبل ما يكون فيه بوصلة كانوا الكبار بيقدروا يحددوا اتجاههم بالنجوم ، وكل واحد كان له نجم بيعرف منه هو فين ، وكان فى نجوم بيشوفوها ويعرفوها ويقولوا إن الفجر هيأذن ولا لأ .

ويؤكد أحد المبحوثين على أهمية النجوم فيقول: " إحنا بنشتغل على النجوم، فى نجمه اسمها نجمة الغرب ، ودى نجمة بتطلع من الساعة ١٢ كبيرة ، وهى آخر نجمة بتغيب وفى نجمة ثانية اسمها " السمية " ، ودى نجمة كبيرة وحجمها كبير ، ودايماً جمبها نجمة صغيرة وبتحدد الريح ، والسمك مالوش دعوه بالشمس ، هو بتأثر بالريح بس ، والنجوم إذا مكنش معانا بوصلة نمشى عليها بنمشى على النجوم ، لأنها برده بتعرفنا الاتجاهات ، وإحنا فى الغالب بنمشى على البوصلة ، بس لو البوصلة حصل لها حاجة بنمشى على الشمس بنعرف إحنا الساعة كام ونعرف إذا كان قبل الظهر ولا بعد الظهر ، وبعدين نمشى عليها لو كان الصبح قبل صلاة الظهر بنعرف إن الجهة اللى الشمس فيها هيه دى الشرق ، واللى قصادها الغرب ، وكده نمشى عليها ، ولو كان بعد الظهر يبقى الجهة اللى الشمس فيها هيه الغرب والعكس الشرق ، وبرضه ممكن نمشى عليها، وفيه نجوم إحنا نعرفها زى نجمة الشرق ونجمة الغرب ونجمة الصباح ، دول برضه نجوم بنمشى عليها ساعات لو البوصلة باظت ، والشمس والنجوم بيوصلونا للبر آه ، إنما مش بيوصلونا مظبوط بس همه مجرد بيعرفونا الطريق ، وممكن تفرق معانا كام ميل ، بس فى الأخر بنوصل وإحنا دلوقتى أصلنا ماشيين على البوصلة وفاهمين فيها ، وقليل قوى لما بيحصل لها حاجة والستالايت دلوقتى كمان حل لينا المشكلة دى ، وبقى بيعرفنا طريقنا بالضبط ويعرفنا المسافة بينا وبين الحتة اللى إحنا عايزينها ، وخلانا نستغنى عن البوصلة والنجوم والشمس " .

قال أحد المبحوثين : " لأ الشمس والنجوم معرفش عنهم حاجة ، بس القمر بيكون له مواسم، ودوت بيكون على المراكب بتاعت الشنشلة ، وظهور القمر بيظهر معاه الجمبرى السركوس والجمبرى الأزاز ، وفيه نجوم بتعمل عليها البوصلة فى الشتاء ، ويكونوا سبع نجوم جنب بعض

بنعرف إن تانى يوم بيكون فيه ريح ، فى ثلاث نجوم وكان زمان مفيش بصولة ، وكانوا يخرجوا ويجوا على النجوم وبالنهار يجوا على طريق الشمس مثلاً الشمس لسه فى المتوسط يقوم يجيب الشمس ويخليها حنينة فى الكتف ، وساعات مركب معندوش بوصلة فى ثلاثة نجوم تحت بعض يمشى اللى فى النصف يوصل هنا العزبة ، بس كل المراكب دلوقتى فيها بوصلة ، والسمك بتاع النهار بيكون مختلف عن سمك الليل، معظمهم جمبرى بيكون شغال على ضوء القمر ، لما يكون القمر موجود بيكون الجمبرى كثير ، وفى ضوء الشمس بيكون السمك الأبيض زى الباربونى ، وده بيجى على ضوء الشمس ، فيه نجمه اسمها نجمة العرب لاتجاه القمر " .

ويمكن تحديد أسماء النجوم عند الفكليين وما يقابلها عند العامة [*] من خلال الجدول التالى:

أسماء عند العامة	أسماء الفلكين	عدد الأيام	ظهوره بالميلادى	ظهوره بالبروج
الوسم	العوا	١٣	١٦ أكتوبر	٢٤ الميزان
	السماك	١٣	٢٩ أكتوبر	٧ العقرب
	الغفر	١٣	١١ نوفمبر	٢٠ العقرب
	الزبانا	١٣	٢٤ نوفمبر	٢٠ القوس
المربعانية	الإكليل	١٣	٧ ديسمبر	١٠ القوس
	القلب	١٣	٢٠ ديسمبر	١٦ القوس
	الشولة	١٣	٢ يناير	٢٩ القوس
الشبط	النعايم	١٣	١٥ يناير	١٢ الجدى
	البلدة	١٣	٢٨ يناير	٢٥ الجدى
العقارب	الذابح سعد	١٣	١٠ فبراير	٨ الدلو
	سعد بلع	١٣	٢٣ فبراير	٢١ الدلو
	السعود سعد	١٣	٨ مارس	١٤ الحوت

(*) www.egypty.com.

الحميمين	الأخبية سعد	١٣	٢١ مارس	١ الحمل
	المقدم	١٣	٣ إبريل	١٤ الحمل
الذراعين	المؤخر	١٣	١٦ مايو	٢٧ الحمل
	الرشاء	١٣	٢٩ إبريل	٩ الثور
الثريا	الشرطين	١٣	١٢ مايو	٢٢ الثور
	البطين	١٣	٢٥ مايو	٤ الجوزاء
	الثريا	١٣	٧ يونيو	١٧ الجوزاء

تابع جدول أسماء النجوم عند الفلكيين

أسماء عند العامة	أسماء الفلكين	عدد الأيام	ظهوره بالميلادى	ظهوره بالبروج
التوبيع	الدبران	١٣	٢٠ يونية	٣٠ الجوزاء
الجوزاء	الهقعة	١٣	٣ يوليه	١٢ السرطان
	الهنعة	١٣	١٦ يوليه	٢٥ السرطان
المرزم	الذراع	١٣	٢٩ يوليه	٧ الأسد
الكلبين	النترة	١٣	١١ أغسطس	٢٠ الأسد
سهيل	الطرفة	١٣	٢٤ أغسطس	٢ السنبلة
	الجبهة	١٤	٦ سبتمبر	١٥ السنبلة
	الزبرة	١٣	٢٠ سبتمبر	٢٩ السنبلة
	الصرفة	١٣	٣ أكتوبر	١١ الميزان

أمّا فى المجتمع البدوى العادى فنجد أن الذى يحدد لهم الفصول والشـهور وهو (تحركات النجوم والكواكب ، حيث إن ظهور نجم معين مرتبط بحدوث تغييرات معينة من الظواهر الجغرافية، ويمكن تصنيف النجوم هناك إلى ثلاث فئات [٣٦] : (نجوم المطر) ، و(نجوم الاتجاهات) ، و(نجوم الزراعة) .

ونجد أن أهم نجم من نجوم المطر هو نجم الثريا ، كما يشير إلى ذلك صراحة الأهالى من الصيادين مع بداية السنة ، ويؤكدون بأن نوة الثريا يستريح فيها كل ثعبان من بنات وحيوان وانسان ، لأن المطر ينشط الحياة ويبعثها فى الكائنات الحية .

وتتأثر الثريا بعدد من النجوم يتراوح بين سبعة نجوم وعشرة نجوم ، تترتب فى السماء على شكل مثلث ، بالإضافة إلى نجم آخر تابع ، وهو نجم التوبر ، ولا يرى إلا فى الغرب ، والنجوم التى ترتبط بنوات وتكون محملة بالمطر هى :

١- الثريا : وتبدأ نوتها من أول شهر ١١ إلى أول شهر ١٢ .

٢- الجوزاء : وتبدأ نوتها من أول شهر ١ إلى أول شهر ٢ .

٣- المرزم : وتبدأ نوتها من أول شهر ٢ إلى أول شهر ٣ .

٤- الميزان : وتبدأ نوتها من أول شهر ٣ إلى أول شهر ٤ .

٥- التربيعة : وتبدأ نوتها من أول شهر ٤ إلى أول شهر ٥ .

٦- العقرب : وتبدأ نوتها من أول شهر ٦

مراجع الفصل الأول

١- مصطفى مختار فودة : التنوع البيولوجى وحماية الطبيعة فى مصر ، إصدارات جهاز شئون البيئة ، الإدارة المركزية للإعلام والتوعية البيئة ، القاهرة، يونيو ٢٠٠٦م ، ص ص ٤ – ٦ .

وقد ساق المقريزي (ت: ٨٤٥) في كتابه : " المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار"، المعروف بـ " الخطط المقريزية " ، حديثا مطولا عن دمياط وعزبة البرج ، ذكر فيه سبب تسمية دمياط بهذا الاسم، ثم قص طرفا من تاريخها الطويل ، وأهم أعلامها، ثم تحدث عن بعض القرى المجاورة ، لها ومنها عزبة البرج ، انظر : تقى الدين المقريزى : المواعظ والاعتبارات بذكر الخطط والآثار ، المعروف بالخطط المقريزية ، الهيئة العامة لقصور الثقافة ، القاهرة ، الجزء الأول ، ص ص ٢١٣ – ٢٢٦ .

٢- على مبارك : الخطط التوفيقية الجديدة لمصر والقاهرة ومدنها وبلادها القديمة والشهيرة، الجزء ١١ الطبعة الثالثة ، دار الكتب والوثائق القديمة، القاهرة، ٢٠٠٥ ، ص ص ١٢٨ – ١٣٠.

٣- على مبارك : المرجع السابق ذكره ، ص ص ١٢٦ – ١٢٨ .

٤- رشيد غمرى : فى رحلة إلى عزبة البرج ، مقال منشور مجلة آخر ساعة، العدد ٢٣٦٣٢ بتاريخ ٢ يونيو ٢٠٠٤ .

٥- محافظ دمياط : مجلس مدينة عزبة البرج .

٦- أحمد أبو زيد : البناء الاجتماعى " مدخل الدراسة المجتمع " الأنساق ، الجزء الثانى ، المكتب الجامعى الحديث ، الإسكندرية ، ص ٩ .

٧- محافظة دمياط : الهيئة الإقليمية لتنشيط السياجة ، إدارة المصايف والسياحة بديوان عام المحافظة ، ١٩٩٨ .

٨- محافظة دمياط : جغرافيتها ، تاريخها ، إعداد محمد عابد الجندى ، مدير العلاقات العامة، ص ٩ .

٩- دمياط الماضى : الحاضر ، المستقبل ، الهيئة العامة للاستعلامات ، ١٩٨١ ، ص ٢١ .

١٠- محافظة دمياط : مجلس مدينة عزبة البرج ، مرجع سبق ذكره .

11 - http : // www. iv –edu – sa/ edu / mutawasit / geol htm.

١٢- دمياط الماضى ، الحاضر ، المستقبل : مرجع سبق ذكره ، ص ٩ .

١٣- محروس إبراهيم المعداوى : الملامح الجغرافية لمدينة عزبة البرج " الموقع – السكان – المرافق العامة"

فى عزبة البرج من عام ١٩٣٠ إلى ٢٠٠٠ دراسة فى التاريخ الاقتصادى والاجتماعى ، جامعة المنصورة ، وحدة البحوث ، ٢٠٠٣ ، ص ٧٢ .

١٤- أ . ب . كلوت بك ترجمة محمد مسعود : لمحة عامة إلى مصر ، ط ٣ ، دار الموقف العربى ، القاهرة، ٢٠٠١ .

١٥- أحمد أبو زيد : البناء الاجتماعى " مدخل الدراسة المجتمع " الجزء الثانى ، مرجع سابق ذكره ، ص ٧٣ .

١٦- محروس إبراهيم المعداوى : مرجع سبق ذكره ، ص ٧٢ .

١٧- عيسى على إبراهيم : جغرافية مصر ، دار المعرفة الجامعية ، الإسكندرية ، ص ٨٦ .

١٨- محروس إبراهيم المعداوى : مرجع سبق ذكره ، ص ٧٢ .

١٩- علاء الدين حسين عزت : محافظة دمياط دراسة جغرافية التنمية الاقتصادية ، رسالة دكتوراة غير منشورة ، كلية الآداب ، جامعة الإسكندرية ، ص ص ٤٤ – ٤٨ .

٢٠- محروس إبراهيم المعداوى : مرجع سبق ذكره ، ص ص ٧٣ – ٧٤ .

٢١- انظر الرياح المحلية ... سحاب ورياح ، فى :

http : // www. kanzalarb. com / index . php.

٢٢- المرجع السابق ذكرة .

٢٣- الرياح المحلية ... سحاب ورياح ، مرجع سبق ذكره .

24 - http://www.lavexalex.com.

25 - http:// www. kanzalarb. com/vb/index, php.

٢٦-محروس إبراهيم المعداوى : مرجع سبق ذكره ، ص. ٧٤

27 - http://www. flm. ucam. ac.ma /campys / coursmna 61 / document.

٢٨- رشيد غمرى مرجع سبق ذكره .

29 - http:// www. eskndria. Blogs pot.c om/2007-11-01-archive html – 80k.

٣٠- أحمد أبوزيد : المجتمعات الصحراوية فى مصر ، ١٩٩١م ، ص ص ٨٨ ، ٨٩ .

31 - http://www.geocitis . com/youi salfaris/stars.htm.

٣٢- أحمد أبوزيد : المجتمعات الصحراوية ، رجع سبق ذكره ، ص. ٦١

33 - http://www.geocitis . com/youi salfaris/stars.htm.

٣٤- أحمد أبوزيد : مرجع سبق ذكره ، ص ٦١ .

٣٥- المرجع السابق ، ص ٦٣ .

٣٦- المرجع السابق ، ص ص ٨٩ - ٩٣ .

37 - http://www.egypt.com.

الفصل الثاني

نمو السكان وتطور الخدمات في عزبة البرج

أولاً : النمو السكاني :

١- مقدمة:

يُعَدُّ التركيب السكانى مظهراً مُهِمّا من المظاهر الديموغرافية ؛ ذلك أنه نتاج مجموعة من العوامل التى تؤثر فيه وتتأثر به ، ويعنى التركيب السكانى الخصائص الكمية للسكان التى يمكن التعرف عليها من بيانات التعداد ، وأهم هذه الخصائص التركيب العمرى والنوعى ، والحالة المدنية وحجم الأسر وتكوينها ، والتركيب الاقتصادى ، والتركيب العرقى ، واللغوى ، والدينى، ومن الواضح أن بعض هذه الخصائص بيولوجى ، مثل : النوع ، والسن ، والسلالة ، وبعضها الآخر مكتسب ، مثل : الحالة المدنية، واللغة ، والدين ، والمهنة .

ويهتم الجغرافى بدراسة التركيب السكانى لتوضيح ملامح التباين الإقليمى بين الدول والأقاليم، وبين الحضر والريف ، وبين المجموعات العرقية المختلفة فى الدولة الواحدة ، ثم دراسة العوامل المختلفة التى تؤثر فى هذا التباين ، ومدى ارتباطها بالظروف الديموغرافية الأخرى ، وبالإضافة إلى ذلك فإن دراسة ترتيب السكان تفيد فى معرفة ما يملكه المجتمع من موارد بشرية وتصنيفها حسب قطاعات النشاط الاقتصادى المختلفة .

ونجد أنّ حجم السكان فى أى بلد من البلدان له أهميته القصوى من النواحى السياسية والعسكرية ، ولكن أهمها جميعاً هى النواحى الاقتصادية ؛ لأن على الإنسان وحده يقع واجب التخطيط والتنمية والإنتاج ، فإنتاج البضائع والخدمات تعتمد على عدد القوى العاملة البشرية ونوعها ، وأن توفير هذه القوى العاملة البشرية يتوقف على حجم السكان وأعمارهم وتعليمهم ، كما أن السكان هم مستهلكون ومنتجون فى الوقت ذاته ، ويتوقف مستوى المعيشة على مساهمة الشعب .

إلى جانب ذلك فإنّ لحجم السكان أهمية خطيرة لأى بلد من البلدان بالنسبة لعوامل الإنتاج الأخرى ، مثل : المصادر الطبيعية ، وتوافر رءوس الموال ، والمعوقات الطبيعية ... إلخ،

ومن غير شك أن الدخل القومى سيهبط إذا لم تتوافر الأيدى العاملة اللازمة والكافية لاستثمار جميع الإمكانيات المتاحة ، ونجد أن كثيراً من الدول لا تتمكن من تنفيذ خططها التنموية الطموحة بسبب القصور فى العمالة التى تقوم بالتنفيذ [١] .

ويمكن تعريف السكان بأنّهم دعامة الحياة الاقتصادية والاجتماعية فى أى مجتمع ، وهم يمثلون الصورة الحية التى تعكس واقع المجتمع ونوع الحياة فيه ، ونوع المشكلات التى يعانى منها، والإنسان هو الأساس فى المجتمعات الحضرية ، والمعول عليه فى رفع المستوى الاقتصادى، كما يقع عليه واجب العمل والخدمة والإنتاج والدفاع عن الوطن ؛ لهذا لابد للمخطط أن يبدأ بمعرفة البنية السكانية وأن يحيط بأهم عناصرها [٢] .

ويعرف عدد السكان على أنّه عدد الأفراد المقيمين فى حدود الدولة خلال فترة زمنية معينة ، سواء كانوا مواطنين أم مجرد مقيمين إقامة دائمة أو مؤقتة (أكثر من سنة) ، ولا يشمل ذلك المصريين المقيمين بالخارج .

٢- حجم السكان (نمو السكان) [٤] :

نجد أن الأصل فى الناس جميعاً أن يتزايدوا ويتكاثروا ، فإذا كانت زيادتهم نتيجة تناسلهم سميت تلك الزيادة (بالزيادة الطبيعية) ، وإذا كانت نتيجة قدوم المهاجرين من البلدان الأخرى كانت زيادة غير طبيعية ، (زيادة اصطناعية)، وهنالك حقائق معينة عن السكان ، وهى :

- أنّ مجموع سكان العالم يتزايد باطراد منذ عصر ما قبل التاريخ ، باستثناء فترات قصيرة .
- أنّ الزيادة الطبيعية كانت فى الماضى بطيئة ، ولكن بعد عام ١٦٥٠ م أخذت الزيادة الطبيعية تسير بسرعة كبيرة .
- أنّ هناك ضخامة لحجم السكان فى العالم فى الوقت الحاضر .
- أنّ هناك ضخامة في الزيادة السنوية ؛ حيث يزيد السكان فى الوقت الحاضر بمعدل ٩٠ مليون نسمة فى السنة ، ويتضاعف السكان كل ٢٥ سنة تقريباً (فى العقود الأخيرة من هذا القرن) .

وثمة أسباب كثيرة لهذه الزيادة الطبيعية، نذكر منها :

١ -التبكير فى الزواج .

٢ -تعدد الزوجات .

٣ -ارتفاع مستوى المعيشة .

٤ -تحسن الوضع الصحى والوضع الغذائى .

٥ -مقاومة الأوبئة والقضاء على بعضها نهائياً .

٦ -الحد من أخطار العوامل الطبيعية .

وقديماً لم يكن هناك تعدادات سكانية رسمية ، بل كانت إحصاءات تقريبية، فنجد مثلا : كان عدد سكان مدينة دمياط ما بين ٦٠ أو ٨٠ ألف نسمة ، هذه الأرقام مبالغ فيهم لأن هذا العدد لم يكن يتجاوز ٢٥ إلى ٣٠ ألف فقط ، مما يعنى أن سكان مدينة عزبة البرج قديما كان عدد سكانها ما بين ١٠٠٠ إلى ١٢٠٠ نسمة [٥] .

أمّا التعداد العام للسكان لسنة " ٢٠٠٦ م " ، موزعاً طبقاً للنوع بأن محافظات دمياط فى المرتبة رقم (١١) من حيث عدد السكان بالنسبة لمحافظات الجمهورية ، فهو ما يوضحة الجدول التالى :

التعداد العام للسكان لسنة ٢٠٠٦ [٦] :

أ- جدول توزيع السكان طبقاً للنوع :

حضر	212.811	203.628	416.639	1.958	896	2.854	214.769	204.724	419.493
ريف	1.828.914	328.658	672.394	393	36	429	344.129	328.694	672.823
المجموع	556.547	532.486	1.089.033	2.351	932	3.283	558.898	533.418	1.092.316

ويتضح من الجدول السابق أنّ عدد سكان مدينة دمياط ١,٠٩٢,٣١٦ نسمة ، ونجد نصيب عدد الذكور المقيمين بالحضر ٢١٤,٧٦٩ ، وبالريف ٣٤٤,١٢٩ ، أما نسبة عدد الإناث بالحضر فنجدها ٢٠٤,٧٢٤ ، وبالريف ٥٣٣,٤١٨ نسمة .

ومن الملاحظ أن سكان العالم ، بشكل عام ، لا يتوزعون بانتظام على سطح الأرض ، ويرتبط ذلك بعدد من العوامل الطبيعية والحضارية التى يختلف كل منهما فى أهمية النسبة من مكان لآخر ، وتتداخل هذه العوامل مع بعضها البعض فى شكل مترابط معقد فى معظم الأحوال .

ومن المعروف أنّ عدد السكان فى أىّ بلد لا يبقى على حاله ، فهو يتغير دائماً زيادة ونقصانا كما تتعرض الوحدة الاجتماعية نفسها للتغير النوعى فى نسبة الإناث والذكور ، وقد يحدث التغير فى نسب فئات العمر ، مما يكون له أثره على المقدرة الإنتاجية على اعتبار أنّ الفئة المنتجة هى الشباب والرجولة الكاملة ، وأن الفئة المستهلكة هى فئة الطفولة والكهولة ، ومعرفة حجم السكان لأى بلد من البلدان ذو أهمية خطيرة من النواحى الاقتصادية والسياسية والعسكرية ، ولهذا كان لمعرفة التغير السكانى أهميته العلمية والسياسية والعسكرية [٧] .

ويعتبر نمو السكان من أهم التغيرات التى تطرأ على حجم السكان ، وشهدت مدينة عزبة البرج زيادة سكانية خلال فترات التعداد كان لها عظيم الأثر على عمران المدينة ، فتغير شكل المدينة من الحارات والأزقة الضيقة إلى الشوارع المرصوفة الكبيرة ، وهذه الكثافة السكانية أدت إلى التوسع فى المبانى وارتفاعاتها ، حيث أصبحت المدينة تنعم بتوسع أفقى ورأسى [٨] .

ومن المعروف فى جغرافية السكان أن توزيع البشر فى إقليم ما ما هو إلا دلالة لعوامل متشابكة ليس من السهل فصل أحدها عن بقية العوامل ، وبمعنى آخر فإن تضافر عوامل متعددة فى بيئة ما هو الذى يحدد شكل التوزيع السكانى والعمرانى ، وقد بُذلت عدة محاولات لتبسيط توزيع السكان توزيعاً مساحياً بصورة إحصائية ، ومع ذلك فإنه من الصعب تحليل هذه التوزيعات تحليلاً كمياً فى ضوء حركة السكان الجغرافية وتباين التركيب الديموغرافى لهم ، ويرتبط ذلك بأسلوب توضيح التوزيع السكانى على الخرائط ، واختيار الطريقة الملائمة لهذا الغرض سواء كانت خرائط التوزيع المتساوى ، أو خرائط التوزيع النسبى من ناحية ، والأشكال ذات الفئات المتساوية وحجم ومواقع النقط والرموز من ناحية أخرى [٩] .

وطبقاً لإحصاء سكان مدينة عزبة البرج عام ٢٠٠١ م ، نجد أن تعداد السكان يبلغ ٣٥٧٧٨ نسمة ، إذ يبلغ عدد الذكور فيها ١٨٤٨٢ ، وعدد الإناث ١٧٢٩٦ ، كما يبلغ إجمالى عدد الأسر ٨٠٢١ أسرة ، و متوسط عدد أفراد الأسرة الواحدة ٥ أفراد ، كما نجد أنّ عدد المواليد وصل إلى ٧٤٨ ، وعدد الوفيات ١٩١ والزيادة الطبيعية إلى ٥٥٧ ، ويتضح لنا من ذلك أن معدل الزيادة الطبيعية لسنة ٢٠٠٠ هو ١٦ ٪ ، كما نجد أن جملة السكان فى سن الزواج فى تعدد ١٩٩٦ بلغ إلى٣٢٢٤٧ ، وفى عام ٢٠٠٠ م بلغ إلى٣٤٠١٣ ، ومن خلال الجدول التالى يتضح التفاوت فى التعداد بين : ٩٦ ، ٢٠٠٠ .

السكان [١٠]

التاريخ	ذكور	إناث	جملة
تعداد ١٩٩٦	١٦٦٥٨	١٥٥٨٩	٣٢٢٤٧
تقدير ١/١/٢٠٠٠	١٨٤٨٢	١٧٢٩٦	٣٥٧٧٨

ب- جدول متوسط عدد الأسرة وأفرادها :

التاريخ	إجمالى عدد الأسر	الواحدة متوسط عدد أفراد الأسرة
تعداد ١٩٩٦	٦٤٤٩	٥
تقدير ١/١/٢٠٠٠	٨٠٢١	٥

ج- جدول متوسط عدد المواليد والوفيات من سنة ٩٧ - ٢٠٠٠ :

بيان	١٩٩٧	١٩٩٨	١٩٩٩	٢٠٠٠	جملة
مواليد	٨٠٤	٨٨٠	٨٨٧	٧٤٨	٣٣١٩
وفيات	١٧٠	٢٣٤	٢٤٢	١٩١	٨٣٧
زيادة طبيعية	٦٣٤	٦٤٦	٦٤٥	٥٥٧	٢٤٨٢

معدل الزيادة الطبيعية لسنة ٢٠٠٠ = ١٦٪

د- جدول متوسط توزيع السكان فى سن الزواج :

التاريخ	النوع	لم يتزوج أبدا	عقد قران	متزوج	مطلق	أرمل	غير مبين	جملة السكان فى سن الزواج
تعداد 1996	ذكور	٣١٨٧	٥١	٦٣٨٢	١٤	١٢٧	١	١٦٦٥٨
	إناث	٢١٢٥	٨٤	٦٤٩٨	٦١	١٠٧٤	١٠	١٥٥٨٩
	جملة	٥٣١٢	١٣٥	١٢٨٨٠	٧٥	١٢٠١	١١	٣٢٢٤٧
تقدير 1/1/2000	ذكور	٣٣٦١	٥٤	٦٧٣١	١٥	١٣٤	١	١٧٥٧٠
	إناث	٢٢٤١	٨٩	٦٨٥٤	٦٤	١١٣٣	١١	١٦٤٤٣
	جملة	٥٦٠٢	١٤٣	١٣٥٨٥	٧٩	١٢٦٧	١٢	٣٤٠١٣

٣- وصف الأنماط السكانية:

ينتمي المصريون القدماء إلى مجموعة الحاميين الشرقيين ، الذين ينتشرون فى شمال شرق إفريقيا حاليا حتى القرن الأفريقى ، وهم يؤلفون مع الحاميين الشماليين فى شمال غرب أفريقيا (إقليم أطلس أو البربر أو المغاربة) مجموعة لغوية واحدة ، ورغم وجود فروق محلية كثيرة فى اللغة كما فى الجنس، نتيجة للانتشار الجغرافى الواسع لكلا الشعبتين ، فإنهما معا وحدة إثنية أو إثنولوجية واحدة .

ففى أثناء العصر المطير كان العمران منتشرا فى النصف الشمالى من أفريقيا ، وكانت الصحراء عامرة ، وكان وادى النيل ونطاق أطلس غير معمور، فلما حل الجفاف بدأ سكان الصحراء يهجرونها إلى وادى النيل فى الشرق ، وإلى إقليم أطلس فى الشمال الغربى ، ومن ثم انقسم الحاميون إلى شعبتين بشريتين متباعدتين ، إحداهما الشرقية ، والأخرى الشمالية .

والمصريون القدماء شعب أصيل فى مصر ، فلم يفدوا إليها من مكان أخر ، وأغلب الظن أن الحاميين الشرقيين ، قد عبروا إلى القرن الأفريقى ، أو أن القرن الأفريقى كان موطنهم الأصلى، وبسبب شُحّ المطر اتجهوا شمالا مع النطاق الجبلى فيما بين البحر الأحمر ونهر النيل ، وتركوا وهم فى طريقهم إلى مصر جماعات كونت الشعب " الإيريترى " ، إضافة إلى مجموعة " البجا " الحامية التى تُعدُّ البقية الحيّة النقيّة من الجنس الحامى ، الذى وصل إلى وادى النيل ربما عن طريق وادى الحمامات ، وذلك فى عصر ما قبل الأسرات .

كما يجمع علماء الآثار على أنّ شعب مصر ما قبل الأسرات استمر دون تغيير يذكر فى عهد الأسرات الفرعونية والدليل على ذلك ما تركه التحنيط وعادة دفن الموتى عند قدماء المصريين وآلاف الرسوم والنقوش والتماثيل ، فهى جميعاً تعطى صورة دقيقة للصفات الجنسية ، فالنمط الجسمى الشائع هو الجسم النحيف، ذو الحوض الضيق ، والأقدام الصغيرة نوعا ، والوجه الانسيابى ذو الملامح الجميلة ، فمن الناحية الأنثروبولوجية يمكن القول إن مصرى الأسرات الفرعونية، هو امتداد أنثروبولوجى لمصر عصر ما قبل الفراعنة ، وهو لا يختلف كثير عن مصرى الحاضر .

كما يمكننا القول بإمكانية تمييز نمطين من السكان طول العصر التاريخى فى مصر :

- نمط أول : يمثله رجل الصحراء النحيل القوام ، الضئيل الجسم نوعا ، الذى يمثل مصرى ما قبل الأسرات .

- نمط آخر : يمثله الفلاح زارع الوادى بجسمه الأكبر وجمجمته الأضخم ، وتكوينه العريض، وهو مع ذلك على امتداد النسل المباشر لأجداده القدماء ، ولا شك أن للبيئة أثرها فيما يتصف به كل من ساكن الصحراء الفقيرة الموارد ، وساكن الوادى المزارع الغنى بثروته الزراعية ، هذا بطبيعة الحال إلى جوار الامتزاج الجنسى ، والمؤكد لدى أبحاث الآثار والتاريخ أن الفلاحين الذين يؤلفون جسم الأمة المصرية اليوم هم النسل المباشر لفلاحى عام ٣٣٠٠ ق.م .

وإذا كانت فترة ما قبل الأسرات الفرعونية هى التى وضعت أساس تكوين شعب مصر الجنسى، فإن فترة الفتح العربى فى القرن السابع الميلادى هى التى عربت مصر ، ثم موجة حلول بنى هلال وسليم فى القرن الحادى عشر الميلادى هى التى أكدت هذا التعريب بصفة قاطعة ، معنى هذا أن الجنس المصرى الأصيل قد جاء من الجنوب من أفريقيا ، أما التعريب والثقافة فمن الشمال ، من الساميين[١٣] .

ونظراً لموقع مصر الجغرافى المتوسط وموضعها الغنى كانت إقليم جذب لا طرد ، ومن خلال هذا نجد أثر ذلك واضحاً فى مجتمع البحث ، وذلك مثال على التنوع العرقى الذى شهدته العزبة، فنورد بعض أسماء العائلات التى رصدتها الوثائق ومنها " الغزاوى - والشامى - والقسطلى - وعبد الكافى - واللاوندى ـــ وكيوان - والعيداروسى - والحلوانى - والقشاوى - والحلوجى) ونجد أن تلك الأسماء تعكس تنوع اجتماعى وعرقى واسع[١٤] .

٤- المنطقة السكانية :

لاشك أنّ المنطقة السكنية بالمدينة تمثل الجزء الأكبر من رقعتها المبنية ، وتختلف المساكن باختلاف المدينة وحجمها وتطورها ، فالمدينة القديمة تتركز المساكن فيها حول نواتها بصفة دائمة ، ولكن بتطور العمران ونموه ينشأ السكان ويتجهون إلى خارج المدينة بعد تعدد الوظائف فى المدينة وترك وسط المدينة لوظائف أخرى أكثر أهمية كالوظيفة التجارية أو الإدارية .

والسكان يميلون دائماً إلى سكن المناطق البعيدة عن قلب المدينة المزدحم، ويلاحظ أن هناك دائما حركة بطيئة للسكان من داخل المدينة إلى خارجها ، يدل على ذلك دراسة التطور العددى للسكان فى أجزاء المدينة المختلفة ، ففى الوقت الذى يقل فيه عدد السكان فى الأحياء القديمة من المدينة يزداد عدد السكان فى النطاق الخارجى ؛ حيث تنتج هذه الزيادة بصفة رئيسية عن هجرة سكان القلب إلى الأطراف .

وتختلف المناطق السكنية فى المدينة باختلاف ساكنيها – فهناك – مساكن الطبقة الفقيرة ، وتتميز باكتظاظها بالسكان بدرجة كبيرة – وعدم إتباع الوسائل الصحية فى التهوية ، وغالباً ما تكون بعض أجزائها مناطق القذارة فى المدينة Slums ، أما سكنى الطبقة المتوسطة فيميل إلى الابتعاد عن المنطقة السكانية الفقيرة .

وتتميز المدينة فى الحاضر بوجود مساكن للطبقة الراقية ذات الدخل المرتفع ، وهذه تتميز مبانيها بأنها على نسق شبه موحد ، حيث إنها تتميز بالنظافة والهدوء ، وغالبا ما تكون منازلها قائمة بمفردها ، ولكن لكل منها حديقة خاصة ، ولاشك أن ذلك يرتبط بالأرض الرخيصة التى كثيرا ما تكون خارج المدينة ، ويساعد على إنشاء المساكن فى هذه الأماكن توفر وسائل النقل السهلة بينها وبين المدينة .

تلك هى الأسس الثلاثة الرئيسية لتركيب السكان فى المدينة ، ولكن يلاحظ أن هناك التركيب الوظيفى ، والذى لا يقتصر على هذه الأسس فقط ، بل إنه يختلف باختلاف وظائف المدينة ذاتها ، فقد تطغى الناحية الإدارية على الناحية التجارية والصناعية ، وقد تكون المدينة مدينة جامعات ومعاهد تعليم فتطغى الوظيفة الثقافية على غيرها ، أو تكون مدينة دينية فتظهر بها المساجد أو الكنائس على أنها المميز الرئيسى للتركيب ، وعلى أية حال فدراسة أية مدينة دراسة تفصيلية هى التى توضح الأهمية لتركيبها الوظيفى وعلاقته بالبيئة الجغرافية [١١] .

٥- وصف الأنماط السكنية :

بالنسبة لشكل المسكن في عزبة البرج قديما وحديثا يقول أحد الميحوثين : " البيوت فى عزبة البرج كانت بالطوب اللبن ودلوقتى بالطوب الأحمر ، المبانى فى القدم كانت بالطوب اللبن وفى المستقبل المبانى بالأساس المسلح " .

ويرى مبحوث آخر : " أنّ كل البيوت قديما كانت كده ، إنما دلوقتى كل البيوت بالطوب الأحمر ، مفيش حد بيعيش فى البيوت القديمة ، كل الناس هدت بيوتها وبنت البيوت الجديدة " .

ويصف أحد المبحوثين البيوت الأُول بأنها : " كانت بالطوب اللبن ، وكانت عبارة عن دور واحد ، والسقف كان بيبقى متعرش بالعروق الخشب ، وفوقها قش الرز ، بس كان متين ، وكان الناس عايشين ، إنما دلوقتى الناس كلها بنت بيوتها بالطوب الأحمر ، وزى ما أنتم شايفين كل البلد بقيت كده ، ولا فيها عشش ولا بيوت بالطوب اللبن ، والبيت حسب حالة أصحابه ، فى

بيوت دور واحد ، وفى بيوت دورين ، وفى بيوت زى العمارات ، ومن جوه برده زينا زى أى بيت، اللى عنده غرفتين وصالة ، وفى ٣ غرف وصالة وحمام ومطبخ ، والفرش عادى خالص برده زى كل البيوت " .

ويقول أحد المبحوثين : " دلوقتى بيوتهم زى اللى بنشوفها فى التلفزيون، نوم وسفره وصالون ونوم أطفال وغسالات فول أتوماتيك ودش ، والحاجات اللى طالعة جديد دى ، وكمان زمان كان فيه العشش اللى كانت بتبقى مبنية على المايه قرب أماكن الصيد ، يعنى ودى كانت تبقى معموله من السدد (اللى هى الغاب يعنى) ، وكان فيه عشش معموله من الصفيح ، بس ده كله كان زمان أوى مفيش حاجة من دى الوقتى " .[*]

ثانيًا: وصف الخدمات :

١- الطرق :

تتصل عزبة البرج بمدينة دمياط من خلال طريق برى وحيد ، يسير بمحاذاة ترعة الشرقاوية، وطول هذا الطريق ١٤ كم ، ولم يكن هذا الطريق مرصوفاً بل كان ترابياً ، تتعذر عليه الحركة فى فصل الشتاء مع كثرة نزول الأمطار ، ولذلك فإن أهالى القرية اعتادوا بث شكواهم من هذا الطريق للمسئولين، ومن تلك الشكاوى الشكوى التى نشرتها جريدة أخبار دمياط فى فبراير عام ١٩٥٣ ، وجاء فيها :

« اتصل بنا عدد كبير من سكان عزبة البرج الذين حبستهم الأمطار فى بلدتهم ، وعاقتهم عن نقل منتجاتهم واسترداد حاجاتهم من دمياط ، وانقطاعهم عن البلاد المجاورة بسبب تعذر السير فى طريق دمياط عزبة البرج الذى بلغ طوله أربعة عشر كيلومتراً ، وهم يتوجهون بشكواهم إلى وزير النقل والمواصلات طالبين إنقاذهم وإنقاذ تجارتهم المرتبطة بجميع مدن البلد من التعطل الذى يصيبهم طوال فصل الشتاء من كل عام « [١٥] .

وتم رصف الطريق فى عام ١٩٦٠ م ، وبعدها أصبحت الحركة سهلة وميسورة ومواكبة لانتقال المسافرين من العزبة وإليها .

(*) يمكن أن ترى ذلك واضحا بالعودة إلى ملحق الصور المرفق ضمن ملاحق الدراسة ، من صورة رقم : (١) وإلى صورة رقم : (٤) بالملحق، وهي الصور التى توضح أنماط السكن في عزبة البرج والاختلاف بينها قديما وحديثا ، مع سيطرة روح البحر على هذه الأنماط قديما وحديثا .

وإلى جانب الطريق البرى كان هناك طريق مائى آخر موصل إلى عزبة البرج باستخدام فرع دمياط ، واستخدمه المسافرون إلى القرية أو منها خاصة فى فصل الشتاء الذى تتوقف فيه الحركة على الطريق البرى قبل رصفه ، وقد استخدموا مراكب مختلفة الأحجام ، منها مراكب المعاش والتى كانت تنقل حاجات أهل القرية من معاش حياتهم من دمياط إلى العزبة (١٦) .

إحصائية توضح طول الطرق في عزبة البرج (١٧) :

الوصلة الرئيسية إلى القرية الأم / مقر الوحدة						إجمالى الطرق الداخلية					
ترابى		ممهد		مرصوف		ترابى		ممهد		مرصوف	
متوسط العرض (م)	الطول (كم)	متوسط العرض (م)	الطول (كم)	الطول (كم)	متوسط العرض (كم)	متوسط العرض (كم)	الطول (كم) .	متوسط العرض (كم)	الطول (كم)	متوسط العرض (م)	الطول (كم)
						6	15	6	8	18	12

- الاحتياجات المطلوب لتحسين خدمات الطرق :
  - رصف الطرق الممهدة والترابية .
  - صيانة الطرق المرصوفة سنويا .
  - إنشاء (مطبات) للطرق المرصوفة .

٢- الأنفاق والكبارى :

لا يوجد .

- الاحتياجات المطلوبة لتحسين الخدمة :

كوبرى علوى يربط مدينة رأس البر بمدينة عزبة البرج من الطرف الجنوبى ، وسوف يعتبر هذا الكوبرى نقله حضارية وعلامة فارقة فى تاريخ هذه المنطقة يرجى تحقيقه فى القريب العاجل .

٣- خدمات النقل والمواصلات :

محطات الوقود - اجمالى السعة - سولار	محطات الوقود - اجمالى السعة - بنزين	محطات الوقود - عدد	عدد المركبات الخاصة (ملاكى)	سيارات للبضائع - اجمالى الحمولة بالطن	سيارات للبضائع - عدد	سيارات نقل الركاب - اجمالى السعة راكب	سيارات نقل الركاب - عدد	عدد المعديات	محطة أتوبيس - عدد الخطوط	محطة أتوبيس - توافر الخدمة	محطة قطار / مترو - عدد مرات التوقف	محطة قطار / مترو - توافر الخدمة
3	1	4	350	1500	170	2100	150	17				

٤- وسائل النقل والمواصلات :

انتقل أهالى عزبة البرج من قريتهم إلى دمياط فى عقود سابقة مستخدمين سيارات الأجرة القديمة ، إضافة إلى شركة الأتوبيس التى سيرت خطوطاً من عزبة البرج إلى دمياط والمنصورة والقاهرة ، وكانت الأتوبيسات تسمى الكافورى، واستمرت تلك الوسائل القديمة موجودة خاصة السيارات بموديلاتها القديمة التى تعود إلى الأربعينات والخمسينات حتى الآن ، وأضيف إليها السيارات الحديثة لزيادة الحركة والسفر من القرية وإليها ، وزادت هذه الحركة بدرجة كبيرة إلى درجة أن الطريق البرى الوحيد أصبح عاجزاً عن استيعاب حركة الانتقال والسفر الكثيفة ، لأن عزبة البرج تعد مقصداً للكثيرين الذين يصلون إليها لأغراض تجارية وعملية .

أمّا طريق السفر إلى العزبة بواسطة فرع دمياط فإنه الآن أصبح قاصراً على السيارات ، وفى بعض الأحيان على أعمال الشحن والتفريغ ، والمطلوب توسعة الطريق البرى ليكون ضعف الطريق الحالى أو يزيد ، ويمكن تحقيق ذلك بردم ترعة الشرقاوية لتكون إضافة لتلك التوسعة وإزالة كافة التعديات على جانبى الطريق ، ومختلف العراقيل التى كانت سبباً فى السنوات الأخيرة فى وقوع حوادث كثيرة جعلت من طريق عزبة البرج من أخطر طرق محافظة دمياط .

أمّا الاتصالات السلكية واللاسلكية فإنها مدت على عزبة البرج قبل الثورة، وكانت لازمة لخدمات الأمن وخفر السواحل ، وهى الآن تطورت تطوراً كبيراً بما يتلاءم مع النهضة الحديثة (١٨) ، ويقول أحد الأخبارين : " مفيش فيها ولا أتوبيس ولا قطار ، يعنى لو فى حد جاى من دمياط عشان يشم شوية هواء ما بيلاقيش حاجة يروح فيها ، يعنى عاوزين كم أتوبيس يساعد مع الميكروباصات الموجودة " ، ويقول آخر : " إن هناك المركب ، وهو الوسيلة الرئيسية التى يتم عن طريقها التواصل مع البلاد الأخرى " .

٥- الخدمات الصحية :

أما بالنسبة للخدمات الصحية المتوفرة فهى عبارة عن مستشفى مركزى تحتوى على ٨٩ من الأسرة العلاجية ، كما تحتوى المدينة على مكتب صحة ووحدة أمومة وطفولة ومركز لتنظيم الأسر ونقطة إسعاف وعربة أسعاف وسيارة إسعاف ، وهناك بنك دم ومركز للأشعة وبها معملين للتحاليل الطبية ، ويوضح الجدول التالي الخدمات الصحية المتوفرة (١٩) :

الخدمات الصحية المتوفرة	عدد وحدة الخدمة	الخدمات الصحية المتوفرة	عدد وحدة الخدمة
مستشفى مركزى .	1	مراكز تنظيم الأسرة	1 عربة
عدد الأسرة العلاجية بها	89 سرير	نقاط إسعاف .	1 عربة
مكتب صحة .	1	بنوك الدم .	1
وحدات أمومة وطفولة .	1	معامل تحليل .	2
مراكز أشعة	1		

- وحدة غسيل كلوى .
- مركز لعلاج السكر .

ويروى أحد الإخباريين أن : " عزبة البرج فيها مستشفى كبيرة ، وفيها مركز للكلى ، وفيها نقطة شرطة ، ولا توجد مشكلة فى المواصلات وفيها كمان جميع أنواع المدارس (ابتدائى ، أعدادى، ثانوى ، حضانة) ، وهناك مستشفى حكومية متوفر بها كل الخدمات مع ملاحظة قلة الدكاتره .

٦- الخدمات التعليمية :

تحتوى مدينة عزبة البرج على عشرة مدارس فى المرحلة الابتدائية ، وكثافة الفصل الواحد فيها تتراوح بين ٣١ : ٤٥ تلميذا فى الفصل الواحد ، وقد تزيد عن الكثافة المقررة للفصل الواحد، وقد تقل فى الأحيان الأخرى ، وبها مدرسة ثانوية مدرسة ثانوية مدرسة تربية فكرية ، وبها مدارس إعدادى ، ومدرسة تجارية، وعدد ٢ معهد أزهرى ابتدائى ، و معهد أزهرى إعدادى ، ومعهد أزهرى ثانوى .

- المرحلة الابتدائية :

م	اسم المدرسة	كثافة الفصل	الكثافة المقررة	الزيادة	العجز
1	العهد الجديد المطورة.	45	42	3	
2	عبد الحميد أبو صالحة.	44	42	3	
3	أحمد عرابى (1) .	36	42		6
4	أحمد عرابى (2) .	38	42		4
5	بنات الشاطئ (1) .	30	42		12
6	بنات الشاطئ (2) .	31	42		11
7	بنات عزبة البرج .	41	42		1
8	أنيس الحليلى .	49	42	7	
9	الفنار .	32	42		10
10	الأندلس الخاصة .	39	42		3

ويذكر أحد الإخباريين فى منطقة البحث أن : « الصيادين هنا منهم تعليم عالى ، وفى متوسط ، وفى جاهل مبيعرفش لا يقرأ ولا يكتب ، وأغلبهم من التعليم المتوسط والجاهل ، وفى هنا أكاديمية بحرية ، ودى بعد المرحلة الإعدادية يدخل الأكاديمية، عشان يتعلم الصيد وركوب المركب والمعاملة فى البحر « .

ونجد أن من الأنشطة التعليمية بمدينة عزبة البرج أنها تضم ٩ مدارس ابتدائى ، و ٤ مدارس إعدادى ، ومدرسة ثانوى ، ومدرسة تجارى ، ومدرسة تربية فكرية ، وعدد ٢ معهد أزهرى إبتدائى، ومعهد أزهرى إعدادى ، ومعهد أزهرى ثانوى (٢٠) .

٧- خدمات التضامن الاجتماعى :

أمّا بالنسبة للشئون الاجتماعية فتحتوى مدينة عزبة البرج على وحدة اجتماعية واحدة يستفيد منها ٦٧٣ فردا شهرياً ، وهناك أيضاً ١٥ أسرة منتجة يستفيد منها ٣٥ فردا شهرياً ، وهناك ١٠ جمعيات أهلية ، و ١٧ دار حضانة ، و٤ مشاغل للفتيات ، ومكتب لتحفيظ القرآن الكريم، و ٢ نادى نسائى ، ودار للدفاع الاجتماعى ، و٢٢ مسجدا أهليا وحكوميا ، وزاوية ، ومكتب لرعاية الأسرة والطفولة ، ومركز لرعاية ذوى الاحتياجات الخاصة .

■ خدمات الشئون الاجتماعية :

الخدمات الاجتماعية	العدد	متوسط عدد المستفيدين شهرياً
وحدة اجتماعية.	3	673
أسرة منتجة .	15	35
جمعيات أهلية .	10	أهالى المدينة
دور حضانة .	17	685
مشاغل فتيات .	4	10
مكاتب تحفيظ القرآن الكريم .	1	250
نادى نسائى .	2	20
رعاية الأسرة والطفولة .	1	685
دار الدفاع الاجتماعى .	1	500
المساجد الأهلية والحكومية والزوايا.	22	أهالى المدينة

٨- الخدمات الصناعية :

بالنسبة لقطاع الصناعة في عزبة البرج نجد أنه يحتوى على مصنع أدفينا لحفظ الأسماك، و٤ مصانع لإنتاج الثلج ، ومصنع للمكرونة ، و١٣ مخبز لانتاج الخبز ، و ٢٠ ورشة خاصة لصناعة السفن وهى :

- ورشة (عبد الله أبو شوشه / حامد أبو عيد / مصطفى المصرى / صلاح السمبسطانى وتعتبر ورشته من أكبر ورش تصنيع السفن فى مدينة عزبة البرج ويوجد بجوار ورشته الخاصة لتصنيع السفن بعض الورش لأخوته .
- ورشة السيد القطان / السعيد المصرى / أحمد المصرى .
- ورشة محمود الطرابيلى / السعيد ندا / إبراهيم عبد السعيد أبو عطايا / محمد الشهاوى / على أبو العزم .

ويعتبر مصنع أدفينا من أهم الإنجازات التى قامت فى المدينة ، وأنشئ مصنع السردين عام ١٩٦٠ م ، وكان ذلك نتيجة السردين المتوفر بأطنان كبيرة فى عزبة البرج ، بالإضافة إلى خبرة أهالى عزبة البرج فى الصيد [٢٢] .

٩- الخدمات السياحية :

رغم أن مدينة عزبة البرج لا تصنف على أنها إحدى المدن السياحية فى مصر إلا أن ذلك لم يمنع وجود بعض المناطق الأثرية التى يمكن للمصطافين الذين يرغبون فى زيارة المدينة أن يقوموا بزيارتها والتعرف على تاريخها الطويل ويوضح الجدول التالى النشاط السياحى والمشاهير فى المدينة :

المزارات السياحية	
المناطق الأثرية0	طابية عرابى 0
عدد الغرف السياحية .	
المشاهير حالى / راحل ، مجال الشهرة .	عبد الرؤف الريدى (حالى) . البنا الدمياطى (راحل) .
المناسبات الاحتفالات الشهيرة .	مولد المغربى .

يقول أحد المبحوثين « إن السياحة أفضل شىء ، وبنتج منها ربح كثير ، وكذلك فيها سحب على السمكِ فى موسم الصيف ؛ لأنه أكثر مواسم العام ارتباطاً بالسياحة « ، ويضيف آخر : « بأنه ليس لنا علاقة بالسياحة ، ولا نعرف غير السمك والمراكب وبس « ، ويذكر أحد المبحوثين: « أن السياحة كلها فى رأس البر، ولكن بعض السياح بيجوا عزبة البرج يتفرجوا على المراكب السياحية» .

ويضيف مبحوث آخر : " أن السياحة موجودة فى فصل الصيف فقط، ويأتى السياح لقرية البرج لمشاهدة المراكب وهى خارجة من البحر ، ويكون شكلها مثل سرب الحمام وهو راجع إلى عششة " ، ويضيف آخر : " أنه كان فيه زمان منطقة أسمها الطابية ، بتاعة أحمد عرابى، وكانت منطقة أثرية ، والوقتى المراكب بتتصلح فيها ، وكان فيه الفنار والوقت وقع " ، ويضيف مبحوث آخر قوله: " السياح لا يأتون إلى عزبة البرج إلا نادراً ، لو واحد جاى من اليونان يشترى مركب ، ولكن دائماً متجيش إلا فى رأس البر " .

ويقول أحد المبحوثين : " مفيش غير رأس البر ، أصل الناس هيجوا هنا يعملوا آيه ، والجربى وساعات الناس تعدى بس بالمعدية ويرجعوا ثانى ، اللى هيه انتوا جيتوا منها ، مفيش طبعاً حد بيخرج معانا فسحة عشان لازم يبقى مع كل واحد كارنيه وإلا مايطلعش ، ومفيش سياحة اللى ، بيجوا هنا هما المصيفين بتوع رأس البر ، مافيش غير الناس اللى بيجوا على المراكب اللى جايه من بلاد بره وينزلوا يتمشوا شويه فى البلد ويركبوا مراكبهم ثانى ويروحوا ، ومن يومين كان فيه هنا أربع سواح سود من تنزانيا كانوا بيصوروا المراكب " ، ويقول مبحوث آخر : إن فيه آثار من أيام أحمد عرابى ، فى حته اسمها الطابية ، تبع الحربية ، مغارات وجبال كدة ، ورأس البر منطقة سياحية كلها " ، ويؤكد مبحوث آخر " إنه لا يوجد سياحة ، وإحنا المركب عندنا ما بيطلعش إلا فى الصيد ، لكن لما بتكون فى أجازه أو عيد بنطلع فى المركب للجربى عشان نفسح الجماعة ، وهنا مفيش غير المصيفين ، وساعات بيجى ناس من قبرص أو اليونان بيعملوا مراكب هنا ، عشان بيسمعوا من الناس اللى من البلد هنا وبيشتغلوا هناك عن الصفة القوية للمراكب " ، ويضيف مبحوث آخر : " إنه فى جماعة من رأس البر أخذوا المركب عشان يعملوا رحلة ، إنما سياح من بره ميجوش فى عزبة البرج ، ممكن يجوا يشحنوا السمك بس " .

ونجد بمدينة عزبة البرج العديد من الحضارات القديمة ، مثل الحضارة العربية والإنجليزية ، كل حضارة من تلك الحضارات تركت الكثير من الأثار الدالة على المجد ، وعزبة البرج مثل كل المدن التى لها مجد قديم وتاريخ عبر كل العصور ، وتتمثل ملامح هذه الحضارات فى :

- أ - طابية عرابى .
- ب - بحيرة المنزلة .
- ج - فنار عزبة البرج.

- طابية عرابى :

شيدت فى القرن الثامن عشر ، وتبلغ مساحتها ١٢٢٥٠٠ متر مربع ، وهى تمثل قلعة حربية قديمة من سلسلة التحصينات الحربية التى أقيمت لحماية مصر من الغزو البحرى ، وتتكون من سور وأبراج للمراقبة والدفاع وبعض الحجرات التى كانت تستخدم مساكن للجنود ومخازن ، وبها مسجد صغير [٢٣] (*).

(*) يمكن أن ترى صورا متعددة لطابية عرابي من الخارج والداخل وذلك بالعودة إلى ملحق الصور المرفق ضمن ملاحق الدراسة ، من صورة رقم : (٥) وإلى صورة رقم : (٨) بالملحق.

ب- بحيرة المنزلة :

تقع بحيرة المنزلة بين فرعى دمياط من النيل وقناة السويس ، وهى بحيرة ضحلة يصل طولها إلى حوالى ٦٥ كم ، وعرضها حوالى ٤٩ كم ، ويتراوح عمق الماء فيها من ٠.٧ إلى ١.٥ متر، ويصل بوغاز الجميل القديم والجديد بين البحر والبحيرة ، ويبلغ التقدير الحالى لمساحة البحيرة حوالى ١٣٠٠ كم٢ ، بينما قدرت المساحة الأصلية بحوالى ١٧١٠كم٢ ، وهى تعتبر ذات أكبر مساحة من بحيرات الدلتا ، ويرجع هذا التناقص إلى التجفيف لأغراض الزراعة والإسكان ، كما استقطعت مساحات منها وحولت إلى مزارع سمكية ، ويوجد بالبحيرة عدد كبير من الجزر ، يتشابك بعضها ويقسم البحيرة إلى أجزاء صغيرة تسمى بحورا [٢٤] .

كما نجد أن مساحة البحيرة تقلصت من ٧٠٠ ألف فدان إلى ٣٢٣ ألف فدان ، ثم إلى ١٣٠ ألف فدان ، وتبلغ مساحتها الآن حوالى ١٠٠ ألف فدان ، يصلح منها للصيد ٣٠ ألف فدان فقط، وتشمل مناطق صيد (القبوطى) بمحافظة بورسعيد ، و (غيط النصارى) بمحافظة دمياط ، وقد اضطر الصيادون هجرة البحيرة إلى الصيد بالبحرين الأبيض والأحمر ، حيث أصبحت البحيرة تفتقر إلى المناخ المناسب للصيد الحر داخلها بعد أن تم تجفيف مساحات كبيرة منها وتقلصت مساحتها ، وتغير المناخ بها فى السنوات الأخيرة ، حيث أصابها التلوث الناتج من مصر فى بحر حادوس وبحر البقر ، بالإضافة إلى زيادة نسب ورد النيل والصيد الجائر للأسماك الصغيرة ، وغلق فتحات البواغيز وبالتالى عدم دخول الماء المالح إلى البحيرة ومعه أنواع جديدة من الأسماك ، وهو الأمر الذى يتطلب ضرورة فتح وتطهير بوغازى أشتوم الجميل القديم والجديد والهويس .

علاوة على قيام الصيادين بفرض النفوذ والسيطرة على عمليات الصيد الحر بالبحيرة والتصدى لصغار الصيادين ، وتنتج البحيرة الآن نحو ٧٠ ألف طن سنوياً ، منها ٦٠ ألف يتم نقلها إلى خارج المنزلة ، و ١٠ آلاف طن للاستهلاك المحلى [٢٥] .

وتمتد بحيرة المنزلة من دمياط حتى ما وراء قصر الطينة ، بالقرب وإلى الشمال من أطلال بيلوز ، وتفصلها عن طريق البحر كتلة من الرمال ضيقة الاتساع ، تقطعها فتحات عديدة لتصل البحيرة بالبحر ، وأهم هذه الفتحات فتحتا فم الديبة وأم فارج .

وتدين هذه البحيرة باسمها لقرية المنزلة وهى مكان رئيسى فى منطقة تقع إلى الغرب من لسان من المياه يشكل إلى الجنوب مصباً لترعة أشمون ، وتمتد مياه المنزلة من الطينة عن طريق القنطرة

التى تقع على طريق الصالحية ، قطية لمسافة حوالى ٣٥ ألف متر إلى الجنوب نحو مركز البرزخ أوالقلزم [٢٦] .

ج- فنار عزبة البرج :

أنشئ فى عهد الخديوى إسماعيل عدد من الفنارات على طول الساحل الشمالى لمصر لإرشاد السفن بالبحر المتوسط، ومن بين تلك الفنارات عام ١٨٦٩ - ١٨٧٠م ، ويوجد فنار عزبة البرج، على أقصى الشاطئ الشرقى للنيل شمال منطقة البحث عند التقاء نهر النيل بالبحر الأبيض المتوسط الذى يمتد حتى بورسعيد ، (وكان هذا الساحل هو الطريق القديم بين دمياط وبورسعيد فيما قبل إنشاء طريق بورسعيد الجديد) ، وكان ارتفاع هذا الفنار ١٨٠ قدماً على شكل برج أسطوانى من حديد له ثلاث أرجل سوداء اللون ، وبداخله سلم حلزونى للوصول إلى أعلاه حيث يوجد فانوس أسود به خطوط رأسية سوداء ، وبداخله مصباح من البلور أبيض الضوء ، وكان نوره يرى على بعد عشرين ميلا [٢٧] .

ويمتاز هذا الفنار عن غيره من الفنارات الأخرى التى أنشئت فى عهد الخديوى إسماعيل بأن نوره يظهر ويختفى ، ويدور دورة كاملة مدتها دقيقة واحدة ، وكان حول الفنار على الأرض فناء تحوطه مبان ، وهى مجتمعة على شكل مستطيل تتضمن استراحات للعاملين به ومكاتب إدارية وورش لصيانة أجهزة ومعدات الفنار ومخازن للوقود والتجهيزات [٢٨] ، ويدير الفنار طاقم مكون من المأمور ، وعدد من الملاحظين الموفدين من مصلحة الموانى والمنائر بالإسكندرية ، ويرتدون زى شبيه بزى الضباط البحريين ، وهؤلاء كانوا يعملون فى ورديات متواصلة ليلاً ونهار لتقوم كل وردية بتشغيل الفنار وإدارته ، وتلقى الاتصالات اللاسلكية التى قد ترد من بعض السفن العابرة أومن المصلحة بالإسكندرية والرد عليها ، وهذا الطاقم يتغير كل عدد من الشهور ضمن حركة تنقلات بين كل أطقم فنارات مصر باعتبار أن بعض تلك الفنارات فى مناطق صعبة وبعيدة عن العمران ، أو فى جزر نائية وسط مياه البحار ... إلخ ، ليكون هناك تكافؤ فى الفرص بين مأمورى وملاحظى الفنارات جميعاً [٢٩] .

مراجع الفصل الثانى

١- فتحى محمد أبو عيانة : جغرافية السكان أسس وتطبيقات ، دار المعرفة الجامعية ، الإسكندرية ، ٢٠٠٣ ، ص ٣١٩ .

٢- محمد رشيد الفيل ، فؤاد محمد الصغار : أصول الجغرافية البشرية ، وكالة المطبوعات ، الكويت ، ص ٢٢٦ .

٣- الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء : تقدير عدد السكان داخل مصر ، الفترة من ٩٦/١/١ إلى ٢٠٠٨/١/١م .

٤- محمد رشيد الفيل / فؤاد محمد الصغار : مرجع سبق ذكرة ، ص ١٨٤ .

٥- كلوت بك ، ترجمة محمد مسعود : لمحة عامة إلى مصر ، دار الموقف العربى ، القاهرة ، الطبعة الثانية ، ٢٠٠١ ، ص ٢١٨ .

٦- الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء ، التعداد العام للسكان لسنة ٢٠٠٦م .

٧- محمد رشيد الفيل ، فؤاد محمد الصغار : مرجع سبق ذكره ، ص ١٨٢ .

٨- أحمد أبو زيد : المجتمعات الصحراوية فى مصر ، ١٩٩١ ص .

٩- فتحى محمد أبو عيانه : مرجع سبق ذكره ، ص ٤٤ .

١٠- مركز المعلومات ودعم إتخاذ القرار ، إحصاء السكان ، ٢٠٠١ م .

١١- جودة حسنين جوده ، فتحى محمد أبو عيانة : قواعد الجغرافية العامة الطبيعية والبشرية، دار المعرفة الجامعية ، الإسكندرية ، ص ٤٦٤ .

١٢- جودة حسين : جغرافية مصر الإقليمية ، دار المعرفة الجامعية ، الإسكندرية ، ٢٠٠١، ص ١٨٨ .

١٣- المرجع السابق ذكره : ص ١٩٠ .

١٤- نبيل عبد الحميد سيد أحمد وآخرون : عزبة البرج من عام ١٩٣٠ إلى عام ٢٠٠٠ م دراسة فى التاريخ الاقتصادى والاجتماعى ، جامعة المنصورة ، وحدة البحوث ، ٢٠٠٣ ، ص ٤٥ .

١٥- جريدة الأخبار دمياط بتاريخ ١٩٥٣/٢/٢١ ، ص ٦ .

١٦- محروس إبراهيم المعداوى : الملامح الجغرافية لمدينة عزبة البرج « الموقع ، السكان « المرافق العامة « فى عزبة البرج من عام ١٩٣٠ إلى ٢٠٠٠ دراسة فى التاريخ الاقتصادى والاجتماعى ، جامعة المنصورة، وحدة البحوث ، ٢٠٠٣ ، ص ٩٢ .

١٧- مركز المعلومات ودعم إتخاذ القرار ، يونيو ٢٠٠١ .

١٨- محروس إبراهيم المعداوى : مرجع سبق ذكره ، ص ٩٣ .

١٩- مجلس مدينة عزبة البرج .

٢٠- محافظة دمياط : مجلس مدينة عزبة البرج .

٢١- المرجع السابق ذكره .

٢٢- المرجع السابق ذكره .

٢٣- مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار ، يونيو ، ٢٠٠١ .

٢٤- مركز الأرض لحقوق الإنسان ، أوضاع صيادين البحيرات فى مصر ، العدد « ٤٧ » ، سلسلة الحقوق الاقتصادية والاجتماعية ، القاهرة ، يونيو ، ٢٠٠٦، ص ٢٨ .

٢٥- المصايد السمكية فى مصر ، كنانة أون لاين ، الصندوق المصرى لتكنولوجيا المعلومات و الاتصالات ، ٢٠٠٦ .

http : // www. kenanaon line com / page / ٢٨٤.

٢٦- زهير الشايب : علماء الحملة الفرنسية موسوعة وصف مصر ودراسات عن المدينة والأقاليم المصرية الجزء الثالث ، مطابع الهيئة العامة للكتاب ، القاهرة ، ٢٠٠٢ ، ص ١١٦.

٢٧ - جمال الدين الشيال : مجمل تاريخ دمياط ، الإسكندرية ، ١٩٤٩ ، ص ٦٣ .

٢٨- نقولا يوسف : تاريخ دمياط منذ أقدم العصور ، ص ٢٦٢ .

٢٩- جمال الدين الشيال : مرجع سبق ذكره ، ص ٦٣ .

الفصل الثالث

صناعة السفن وملكيتها في عزبة البـرج

أولاً: صناعة السفن :

١- مقدمة :

كانت رياضة الصيد من أهم الرياضيات عند المصريين القدماء ، فكان المصريون القدماء يخرجون للصيد ، واعتاد النبلاء والعظماء أن يركبوا القوارب الصغيرة المصنوعة من البردى ، ويخرجون فى رحلة إلى أحراش الدلتا ومعهم أسرهم وخدمهم وذلك لصيد الأسماك[١] .

ويعتبر العمال المصريون هم الذين ينجزون أعمال إنشاء السفن ، وقد أظهروا فيها من الأهلية والدراية ما يوجب الدهشة ، وكان يشتغل منهم بالترسانة من ستة آلاف عامل إلى ثمانية آلاف ، أما العمال الأتراك فلم يبدُ منهم ما يستوجب القيام بأىّ عمل ، لأنهم كانوا من الازدهاء بنفوسهم والنزوع إلى العصيان ، والتمرد بما يحول دون صلوحهم لإجادة ما يناط بهم من الأعمال ، فكانوا من هذا الوجه على نقيض المصريين الذين كانوا يدركون بسهولة أسرار الأعمال التى تنجز أمامهم، ويتفهمون دقائقها بما عهد فيهم من الذكاء ودماثة الأخلاق والامتثال للرؤساء ، دعا أنهم فطروا فى محاولة فهم ما يعجم عليهم فهمه على تحكيم النظر أكثر منه على الذكاء والعقل ، حتى إن الرسم البسيط يرشدهم إلى فهم حقائق الأشياء بمجرد النظر إليه قبل إمعان الفكر والروية فيه ، إلا أنه مع هذا سريع النسيان لما يتعلمه ، فضلا عن أنه إذا بلغ من التعليم درجة ما لا يرغب فى تجاوزها ما بعدها ، وهذا النقص يحول ، بلا ريب ، دون سعيه إلى الكمال .

والمصريون يميلون إلى مزاولة الصناعات التى أساسها تقليد الأشكال والنماذج الثابتة، ومن ثم تراهم يجيدون صناعة البكر وقماش الأشرعة والحبال والبراميل والنجارة الدقيقة ، ويحسنون ثقب الثقوب وقلفطة المراكب ، وإنما لا يمكن الاعتماد عليهم فيها إذا مست الحاجة إلى تغيير الأحجام واستنباط أشكال تخالف ما عهدوها عليه من المثال .

كما يتفق أحياناً فى ورش الآلات والحدادة والسباكة ، ما لم يراقبهم أثناء أدائهم أعمالها الرؤساء الأوربيون ، فإنهم فى هذه الحالة يقومون بما هو مطلوب منهم على خير ما يرام[٢] .

ولمّا أنجز الوالى بناية السفن الحربية الكبرى ، وشعر بضرورة إنشاء حوض وأحواض لترميمها عند الحاجة ، أطلعه الميسو (دى سريزى) على الصعوبات والعقبات الجمة التى تعترض إنشاءها بالإسكندرية ، وقال : إنها فى أوروبا تلتمس العناية المتتابعة من حذاق المهندسين وأذكياء العمال، وكان مشروع المسيو (دى سريزى) لإنشاء ترسانة بالإسكندرية يتناول بناية حوضين، مع أن حوضا واحدا كان فى الحقيقة كافيا لسد حاجة البحرية المصرية، ولكن المسيو (دى سريزى) كان لا مفر له من العمل بإرادة صاحب السمو والمسارعة إلى تحقيق أمانية ، ولو استلزمت التحيل لإيجاد كل شىء من العدم .

وكانت حالة الحرب بالنسبة إلى مصر تستدعى السرعة فى إنجاز تسليح السفن المبنية. فلم تتوافر له وقتئذ الوسائل التى تمكنه من إنشاء تلك الأحواض ، وعقب رحيله من الإسكندرية تصدى بعض المهندسين لإنشائها ، فذهبت جهودهم فى هذا السبيل سدى ، وعندئذ لم يسع صاحب السمو الولى إلا أن رجا من الحكومة الفرنسية ، وقد كان هذا منذ عامين ، أن تبعث إليه رجلا قديراً على إتمام هذا العمل الجليل ، فاختارت إدارة القناطر والجسور المهندس (مونجل) ، الذى ذاعت شهرته بفرنسا على أثر الأعمال الهندسية الجليلة التى قام بها فيها ، وسيبقى اسمه مرتبطا بالعمل الجليل المحفوف بالمصاعب الذى ندب للقيام به[٣] .

٢- بناء سفن الصيد قديمًا :

كانت السفن التى تستخدم فى الصيد فى العهد القديم تصنع من أعواد البردى المربوطة بالحبال ، وبالرغم مما ثبت من كثرة استعمال ألواح الخشب فى بناء السفن منذ فجر التاريخ فقد ظل كثير من الصيادين يستعملون قوارب البردى، وكانت شائعة فى مصر السفلى على الأخص .

وينسب " بلوتارك " كثرة استعمال زوارق البردى وتفضيلها على القوارب الخشبية إلى خرافة كانت شائعة فى ذلك الحين ، تتلخص فى أنه على أثر قتل أوزيرس أخذت أيزيس تبحث عن الإله الذبيح بوساطة سفينة مصنوعة من البردى ، ومن ذلك ساد الاعتقاد بأن الذين يستعملون مثل هذه القوارب لا تهاجمهم التماسيح خشية من الآلهة أو احتراما لها .

وعلى الرّغم من أن الظروف هى التى كانت تقضى على الصياد تفضيل قوارب البردى ، فإن بناء القارب الخشبى كان أصعب وأعسر من عمل قارب البردى ، والقارب الخشبى كان آخر الأمر أقل صلاحية للملاحة فى المياه الضحلة والمنحنيات الغاصة بالنباتات من قارب البردى الذى كان يستطيع الصياد أن يحمله على كتفه ويتخطى به العوائق بسهولة.

على أنه منذ عصر ما قبل التاريخ كان المصرى يصنع زوارقه بطريقة ساذجة ، وذلك بربط حزم من سيقان البردى بعضها ببعض ، وكان يصنع نماذج طينية لهذه الزوارق ، ويضعها فى المقابر حتى يتمكن المتوفى من أن يسبح بها فى عالم الآخرة ، كما كان يعمل مدة حياته فى مياه البحيرات والمستنقعات .

وبالرغم من بساطة تركيب قوارب فإنها كانت تصنع على طرازات مختلفة ، ولازالت هذه الطرازات ترى فى السودان ، حيث تستعمل قوارب البردى، بل إنها كانت موجودة فى صعيد مصر منذ أكثر من قرن ، وقد شاهدها وتحدث عنها الرحالة الفرنسى دينون ، وهذه الزوارق الخفية كانت شائعة الاستعمال فى عهد الدولة القديمة ، وقد كانت صغيرة الحجم لا تسع أكثر من شخصين ، وبعضها كان أدق صنعاً ، وكان يحمل الواحد منها ثورا .

وهذه الزوارق كانت تسير بالمدرة والمجداف ، وكانت صالحة للسير فى المياة الهادئة، ومن ثم كان يستعملها صيادو الأسماك وصيادو الطيور فى المستنقعات ، كما كانت تستعمل لنقل الأبقار يومياً .

أمّا فىَ مياة النيل التى كانت غالبا سريعة شديدة التيار فإن هذه الزوارق البردية لم تكن تستعمل إلا نادراً ، وكذلك لم تكن لتستعمل فى نقل المسافرين أو الحيوانات أو البضائع الثقيلة الوزن ؛ إذ كان يلزم لذلك كله إنشاء سفن من الخشب الصلب ، والثابت أنه منذ عصر ما قبل الأسرات كانت تصنع فى مصر مثل هذه السفن ، ولا أدل على من ذلك الرسوم التى وجدناها مع الأوانى الفخارية التى يرجع عهدها إلى عصر نفادة ، فضلا عما نصادفه أحيانا فى مقابر عهد الدولة القديمة من مصانع للسفن تعمل بكل نشاط ؛ إذ نشاهد على الجدران عدداً كبيرا من النجارين يشتغلون حول قفص السفينة الذى قد تم بناء جانبيه ، كما نرى تجميع الألواح ، ونشاهد الثقوب التى نقرت لتلبس فيها القطع الثانوية وتنسيق حواف السفينة ومؤخرتها ليركب فيها المجاديف والسكان (الدفة) .

وقد كانت السفن المصرية فى عهد هيرودوت تصنع من الخشب المصرى ، يقول : " كانت سفن نقلهم تصنع من خشب السنط المصرى الذى كان يشبه الجلجان السيرينى ، (برقة قديما) ، الذى يستخرج منه الصمغ ، فكان يقطع السنط ألواحا يبلغ طول الواحد منها ذراعيين ونصف ذراع .

ويصف هيرودوت طريقة صنع السفن قائلا : " وما هى الكيفية التى كانت تركب بها السفن؟ ، توضع عوارض طويلة متقاربة ، ويركب فيها ألواح طول الواحد ذراعان ، وبعد أن يتم صنع قفص السفينة بهذه الكيفية ، كانت تربط حافتا السفينة بلوح يركب فوق العوارض ، وكانوا لا يسندون جانبى السفينة بقطعة خشب معين ذات فرعين ، بل كانوا يقلفطونه باللحمات التى فى داخل السفينة بالبردى ، وكانوا يصنعون دفة واحدة تثبت فى سهم قاعدة السفينة ، أما السارية فكانت تصنع من خشب السنط والشراع من البردى " .

ويقول أيضا : " وهذه السفن كان عددها عظيما ، وبعضها كان يحمل ما وزنه آلاف من التلتنات (نصف القنطار) " .

ويشاهد فى مقبرة (تى) القارب الذى تم صنعه يسير على النيل ، فنرى الشراع منتشراً ومعلقا فى عارضة السارية ، كأنه قب الميزان ، كما نشاهد جماعة من المجدفين فى وضع منتظم، وكان لابد من وجود ثلاثة رجال على الأقل فى مؤخر السفينة لإدارة السكان[٤] (*).

٣- طقوس بناء السفن قديمًا :

من خلال نسق متكامل فى العمل الذى حددته طبيعة العمل البحرى يتحقق نسق ثقافى خاص يرتبط بعالم البحر ، كما أن عملية الوعى الثقافى فى تحويل الفكرة إلى واقع ملموس ووجود محسوس تتحقق فعلاً فى عملية بناء السفن، مثلها مثل العمارة التقليدية على الأرض ، فمنذ أن يبدأ بناء السفينة المسئول عن كمالها والمشرف على عملها فى تحديد مواصفاتها وتحديد هيكلها الأساسى الموجود فى مخيلته والمرسوم فى ذاكرته المخطط بخبرته وفق مقاييس محددة ، تعملها شفاهة من أساتذة سبقوه ومعلمين أسسوا قواعد بناء السفن بأحجامها المتنوعة وأشرعتها المفردة أو المتعددة ومجاريفها المحدودة أو العديدة، وحتى يصنع عمودها الفقرى من كتلة خشب صلد ، ثم أضلاع السفينة على جانبيها التى تحدد شكلها العام وبنيتها التى تميزها ، وحيثما يثبت كل

*( ) يمكن أن ترى صوراً متعددة لنماذج من السفن ، وذلك بالعودة إلى الملاحق الخاصة بالصورة من صورة رقم: (٩) .

ذلك بمسامير يصنعها الحداد أو النجار ، ثم يقلف (يقلفط) الجسد بألواحه الخشبية ، ليسد كل الثقوب ، ثم إقامة الدقل (صارى السفينة) ، إلى غير ذلك من أجزائها ودقتها ليكتمل الشكل بكل تفاصيله ، ولتستوى بعد ذلك على سطح الماء كيانا معماريا يتكامل فيه الشكل فوق البنيان مع الوظيفة المرجوة من صنع السفينة .

ونجد أن تصميم السفن يهدف إلى أن تكون : من القوة بحيث لا يتغلب عليها ريح عاتية ومن الخفة بحيث تقفز فوق أشرس البحار ، ومن السرعة بحيث تراوغ العاصفة [٥] ، وثمة العديد من العوامل الأخرى التى تؤدى إلى تعديل ثلاثة مفاهيم أساسية لتصميم السفن ، وهذه المفاهيم هى: ظروف البحر السائدة فى المنطقة ، وحجم الموانئ ، وأعماقها ، والمواد المتوفرة لبناء السفن.

فمثلاً فى « جامايكا » يصنع صيادو الأسماك المحليون الآن قوارب من جذوع أشجار التوت المحفورة ، ويصل طول بعض هذه القوارب إلى أربعين قدما ، (١٢ مترا) ، وحتى قبل قطع الشجرة هناك بعض المراسم التى لابد من القيام بها ؛ ومن بين هذه المراسم نثر الدم والأرز والروم (*) لترضية ثلاثة أنواع من الأرواح يعتقدون أنها تسكن هذه الأشجار بالذات ، وما إن تؤدى هذه المراسم ، حيث تودع الأرواح مثواها الأخير ، حتى يوقعون الشجرة ويشقونها ويجوفونها بالأزاميل، وبعد أداء مراسم أخرى تعتبر آمنة للمخاطرة بها فى البحر.

وقديما كانوا قبل أن يبنوا إحدى السفن فى معظم المجتمعات الشعبية من باكى فى اسكتلندا إلى كارياكو فى جزر الهند الغربية ، يختارون موضعاً للبناء يبدو ملائما ، وكانوا يحرصون على تطهير الموقع ، وإذا كان موقع التصنيع مجاوراً لمكان الإطلاق للأخشاب كان ذلك من حسن الحظ، ولكنهم كانوا يختارون الموقع لأسباب تميز السهولة واليسر ، وبعد ذلك يطهر الأرض كاهن أو أحد رجال الدين ، وكان هناك حرص على تطهير المنطقة من الآثار الشريرة، ولم يكن البناء يبدأ حتى تبدو أمارات التطهير .

فعلى سبيل المثال كانوا يعتقدون فى اسكتلندا أنه من الأحسن بدء البناء فى يوم مشرق المد فيه جيد والريح غريبة وكانوا يأملون فى ظهور الفأل ، الأغنام التى تقتات على التل ، وطيور النورس التى تحوم فوق الميناء ، وخنازير البحر التى تلعب فى الميناء ، وغيرها .

وفى العصور المسيحية كان يوم الأربعاء أفضل الأيام جميعاً ، ولابد أن نتذكر أن يوم الأربعاء فى العصور الوثنية كان هو يوم وودن Woden ، ذلك الإله الأعلى الذى يعيش فى الغابة ،

(*) مشروب كحولى يستقطر من المولاس الخاص بقصب السكر المتخمر .

وكان ينظر بعين الرضا إلى الأعمال التى تؤدى فى يومه ، وكان لابد أن يكون القمر بدراً أو قيد التكون ، وهو ما يذكرنا مرة أخرى بالاعتقاد فيما قبل المسيحية فى قدرة القمر وتأثيره على البحر والأشياء التى تسير عليه ، وهنا فقط قد يظهر الشامان أو رجل الدين ليؤدى الصلوات أو يقدم الأضحية الحية ، بينما يضع الصالب [*][٦] ، (من خشب خاص) ، من يعتقد أنهم جديرون بأداء هذا العمل [٦] .

٤- صناعة السفن في عزبة البرج:

فى مكان ممتد على شاطئ النيل ، جنوب عزبة البرج تقع الترسانة حيث يتم تصنيع عدة أنواع من مراكب الصيد واليخوت ، وفى جولة ممتعة استطعنا أن نراقب مراحل العمل فى صناعة المراكب التى تبدأ بعمل الهيكل الداخلى ، وهو يشبه العمود الفقرى والقفص الصدرى للإنسان ، ثم تتعاقب المراحل من تجليد داخلى وخارجى ، ويقوم شخص يسمى (القفطى) بوضع تيل الكتان داخل الفراغات لعدم دخول الماء بين الألواح ، والعمل كله بخشب مصرى من أشجار التوت والكافور ، فيما عدا التجليد الخارجى الذى يتم بأخشاب السويد المستوردة ، ثم تتم أعمال الدهانات والتجهيزات الداخلية وتركيب المحركات والكهرباء حتى يصبح المركب جاهزاً للعمل .

وفى لقاء مع المعلم « صلاح السكانى » أحد مصنعى مراكب الصيد واليخوت قال لى : « إن عزبة البرج تصدر إنتاجها إلى اليونان وقبرص وليبيا وغيرها ؛ لأن مراكبها معروفة بالمتانة والصنعة الجيدة ، بالإضافة إلى رخص السعر » ، وسألته أيضا عن المراكب الحديدية التى بدأ تصنيعها بعزبة البرج منذ الثمانينات إلى جانب المراكب الخشبية فقال : «إن البعض قد يفضل المراكب الحديدية ، لكنها مكلفة ولا تعيش كثيراً ، فهى تتعرض للصدأ وفى المقابل تحتاج إلى صيانة كل عامين ، بينما الخشبية كل ٨ - ١٠ شهور ، لكن المركب الحديدية تكهن بعد عشر سنوات ، خاصة عندما يكون الحديد غير مطابق لشروط تصنيع المراكب فى البحر ، أمّا عن تكلفة المركب فهذا يتوقف على طلب الزبون ، ويستغرق صنع المركب عدة شهور ، وقد تصل إلى سنة فى حالة المراكب الكبيرة [٧] .

ويشتغل أهالى عزبة البرج بصناعة المراكب الشراعية التى يستخدمونها فى الصيد ، وذلك

(*) عتبة ، أو مجموعة عتبات من الخشب ، وصل بعضها ببعض على طول خط المنتصف فى قاع السفينة فى مقدمتها إلى مؤخرتها ، تثبت فيها الأطر الإنشائية وألواح البدن (المترجمة) .

منذ فترة قديمة وكذلك بصناعة المراكب والسفن الآلية فى الفترة المعاصرة ، وسجلت بعض المصادر وجود هذا النشاط منذ أيام دولة المماليك [٨][*] .

٥- أدوات المراكب ولوازمها:

هناك بعض الأدوات واللاوازم التي يجب وجودها على مراكب الصيد ، والتي تكون أساسية ومهمة بالنسبة لهذه المراكب، ونستطيع أن نقسمها إلى ما يلي:

أ- أدوات خاصة بماكينة المركب :

يرى أحد المبحوثين أن : " كل حاجة فى المراكب لها قطع غيار بالذات المكنة ؛ لأن هى الأساس هى اللى بتعمل كل حاجة ، وأكثر قطع الغيار متوفرة بس أسعارها غالية وكل ما قل العرض يزيد الطلب عليها وزى ما قلت لك العملية نسبية " .

ويذكر من هذه الأدوات : (المسامير ، والسيور ، والرمان بلى ، و القلاتر هو جاز، وزيت طويل) ، والحوانات ، وكليبعات، وكليبعات : لربط الخراطيم ، والسيلكون للزق شعر ناعم للسمك الصغير ، وحبل حرير للسمك الكبير ، وصنارة ولكل نوع سمك صنارة خاصة به حسب حجم السمك ، ومقياس للبطرية (لقياس نقاء مياه البطرية) (نقية، معكرة) ، و (رول لدهان المراكب) .

ويضيف : " وأساساً كل الحاجات دى من بره ، والتجار هما اللى يشتروها ويبيعوها ، ويشتروها من ليبيا وأمريكا ، والتجار يشتروها من تجار كبار أسمهم تجار تجزئة، ولو حاجة بسيطة عطلت فى المراكب الميكانيكى يصلحها ، ولو مش فى مقدرته نده على مركب زميلتها يأطرنا لغاية الشط ، وعلى العموم قطع الغيار متوفرة بس غالية قوى ، وأقل حاجة فى المركب بحوالى ألف جنيه ، وده لما يحصل خبطة بسيطة ممكن يتغير خالص ، وهى متوفرة بس غالية قوى، يعنى اللى معاه فلوس يغير براحته ، إنما اللى معهوش ميلزموش " .

ويذكر آخر : " قطع الغيار متوفرة ، والناقص بنحصل عليه من الخارج ، وهى تصلح لمدة معينة والمراكب القديمة نادر لما نحصل على قطع الغيار لها ، عشان كده فيه ناس قديمة بتصنعها " .

(*) يمكن أن ترى صوراً متنوعة تمثل المراحل المتعددة التي تمر بها صناعة السفن في عزبة البرج، وكذلك ورش النجارة من الداخل ، وذلك بالعدوة إلى الملاحق الخاصة بالصورة من صورة رقم :(١٠) إلى صورة رقم(٢٣) .

ويذكرون أنّ من قطع الماكينة : " الخزن ، والبلوكات ، والهوايات ، والنفور هنجر لجسمها لكرنك ، ودا على حياة الماكينة بساتم ، والقمصان ومواسير والأسطوانات ، والبيرات ، ونجيبها من السوق ولها تجار ، ويجبوها من بره وفى متوفرة ، وفى من الصعب إن إحنا نلاقيها وهما بيجبوا من بلاد بره، وإذا ما كنش متوفرة بتلف عليها لحد منجبها وأول حاجة من الصعب إن إحنا نلاقيها الكرنك مش بتلاقيها على طول " .

ويضيف آخرون : أن من قطع غيار المكنة : " (البستم ، والقمصان، والشمبر ، والبيلات، وتروس الطرمبه ، والاكلاتش) ، وفى المراكب الغزل له بديل والقطرة فى الشهر ونصف تتغير، إذا فيه خشب مش سليم أو نزود مسامير نسقى الغزل ونقسمه فيه عدد الماصه ١٢ اسكتلته العيون بتكون ٢٣٠ – ٢٤٠ كنون كيس ، صريطه ، أرضية ، الليمو ، الصلب " .

ويذكر آخر : " ده فيه هنا قطع غيار كثيرة قوى زى مثلاً فى المكنة LBB ٢٣٠ دى تستهلك من السبيكة الحمراء ١٧ جوز والسبيكة الحمرة حاجة عاملة زى الغوايش كده بتاعت البنات ، والمكنة تستهلك ١٧ جوز كل سنة ونصف تقريباً ، والجوز الواحد بـ ٤٠٠ ج ، وفيه مكنة رقم ١٤٠ تستهلك كل ٣ سنين و ٨ بساتم و ٨ جلب ، ودول بـ ١٤٠٠ ج ، والبستم ده بتاعت مكنة الاحتراق الداخلى اللى فى المكنة والمكنة بتشتغل بالجاز ، والبستم يتركب فى الجلبة وهمه دول أساس المكنة ، وأغلب الناس بيستعملوا المكنة دى عشان العمر الافتراضى بتاعها طويل ؛ لأن البساتم تتغير كل ٣ سنين مش زى الأولية أجواز البابل الجمرة ، وتتغير كل سنة ونص ، وفيه كمان قطع الصوبات البلف والمركب يستهلك ١٦ صوبات و١٦ دليل ، وبرضه الصوبات يركب فى الدليل والواحد من الصوبات والدليل بـ ١٧٠ ج ، وبرضه كمان من الحاجات اللى لازم تتغير كل سنتين خشب الثلاجة أصله بيحمى ، يعنى يعدم من الميه والثلج ويعتبر بحوالى ٢٠٠ج أو أكثر " .

ويذكر إخباري آخر : " وفيه كمان الشبك ده لازم يتغير كل سنة تقريباً ، نرمى القديم كله ونجيب شبك جديد من أبوه ، ولازم نعمله عملية صيانة كل فترة عشان يفضل سليم وكويس ، ومايهربش السمك منه وكمان الطبالى لازم تتغير ونعملها صيانة والقطرة برضه و ٥٠ حبل حرير جواه سلك حرير ، وثمنه حوالى ٢٠٠٠ ج يتربط فيه المواسير ، والطبالى وده لازم يتغير كل فترة عشان بيتقطع وفيه كمان الواير ، وده يباع بالكيلو بحوالى ٧ ج وده لازم يتغير كل كم سنة وفيه حته هنا أسمها ورشة الصيانة بتاعت المركب " الطابية " ، ودى كم فدان أرض فاضين ، والمركب كل سبع شهور يجى هناك ويروح ويطلع على الأزء ، وده حاجة تنزل الميه ، ونحط المركب من تحت ويقوم الونش رافعة من الميه ويطلعه على البر ، ويعمل فيه أى عمليات صيانة أو ترميم أو دهان

أو نعمل خشب أو أى حاجة وقطع الغيار للمركب موجودة فى محلات إكسسوار وكل قطع الغيار بتيجى من الخليج ، والصياد يشترى منهم قطع الغيار والماكينة موجودة من سنة آه ومتوافرة " .

ويضيف : " قطع الغيار كلها متوفرة فى جمعية الصيادين ، نجيب قطع غيار منها بسعر أقل من اللى بره ممكن يجيب الكرانك من بره بـ ٣٠٠٠٠ج ، ومن الجمعية ٢٥٠٠٠ لكن المشكلة إن فى حاجات كثيرة مش متوفرة نضطر نشتريها من بره بسعر غالى ، وقطع الغيار موجودة كلها فى العزبة وبنشتريها من هنا ، ويعنى ما أعرفش إيه هيه بالضبط ، بس فيه المسامير بتاعت المكنة والكلورات دى هيه اللى بتكرر الميه المالحة ، وتنقيها عشان الميه المالحة بتاكل فى الحديد ، وإحنا بنستخدم الميه عشان عملية التبريد للمكنة فلازم قبل إستخدامها تكريرها عشان ما تكلش فى المكنة وتبوظها ، وكل حاجة على المركب لبيبا قطع غيار أو ممكن تتغير هيه كلها ، زى الواير ده لازم يتغير كل فترة ، والغزل والقطر والبطانية بتاعت المكنة لازم كل فترة تتشحن ، وهمه أصلاً بطاريتين كل واحد ١٢ فولت كل فترة يروحوا يشحنوا ، ولما يستهلكوا خالص نغيرهم كل سنة وفى قطع غيار الطبالى دى برضه ممكن تتغير " .

ويذكر مبحوث آخر أن : " قطع الغيار لها تاجر ، وفى قطع غيار لكل حاجة فى المركب بس غالية قوى يعنى عندك المكنة حوالى ٥٠٠٠ ج ، ولمن لو المكنة كلها تحلت بيبأه بحوالى ١٥٠٠٠ ، ودى خسارة كبيرة على المركب وكل قطع غيار المكن الموجودة هنا بتاعت المكن العادى ، واسمه جرين لكن فى مكن كبير وقطع الغيار بتاعته من بر البلد ، والمكن ده اسمه " جلعن " وقطر وفى قطع غيار ثانية زى الكرانك بـ ١٤ ألف جنيه ، والبستم بـ ١٧ ألف جنيه والسبكته بـ ١٣ ألف جنيه ، وقطع الغيار علطول تبقى معانا ، وهى مطش وكم طرمبه ودينامول بتاع الماتور معانا اثنين استبن ، ومعانا كرتونة لمط وبساتيك اللى بيلف عالسير وساعات تبقى موجودة فى السوق وساعات لاء ، وساعات فى البحر بنستلفها من مركب ثانى لما نبقى نرجع " .

ويذكر آخر أن : " قطع الغيار بتكون متوفرة ، بس بيكون فيها الثمن غالى ، يعنى البساتين الرشاشات والسباكه بتاعت الكرنك بتاع المكنة موجود ، بس بتكلف عشان أجيب بستم للمكن حوالى ٨٠٠ ج ، ولو مستعمل ٤٠٠ ج ، وساعات المكنة الكرنك يكسر وبيكون بـ ٢٥ آلف جنيه ، وبالنسبة لقطع الغيار اللى بنحتاجها بنشتريها من التجار ، لكن عامة إحنا يكون معانا احتياطى على المركب ، زى الغزل مثلاً لازم يكون فيه احتياطى ربع الغزل الموجود فى العدة وحبال حوالى ٣٠٠ كيلو معانا كمان فى رصاص نضعه فى الغزل ، عشان ينزل فى الميه ، ولو فى حاجة باظت صاحب المركب بيجيب لها ناس من التجار اللى بره ، وهى متوفرة فى كل المحلات ، وإنما

لازم تكون موجودة عشان المنطقة دى كلها صيادين ، و كل حاجة فى المكنة بتتغير الرأس – الكرانك وهو أغلى حاجة فى المكنة بساتم ، وقمصان ، وخزن ، وبلوكات ، ورشاشات ، ومواسير، وزيت وجاز ، ودينامو يجى من الناس بتوع قطع الغيار ، ويجيبوه من بره ويقطعوه على أيديهم، وتبدأ من رأس المركب لغاية القاع من تحت ولها قطع غيار البساتم ، ورأس المكنة والبلوكات والكرانك غالى قوى من ٣ ألف لغاية ٥ ألف والسبكة، والرفاس وعموده وجلا ندات والعمود ده له سباكته ، وله خماص وجنزير ، وكبلات وقوتين وخراطيم وغاز والبساتم للمكن والفلاتر والرشاشات ، وتيجى من العزبة ؛ لأنها متوفرة فى العزبة ، وفيه ناس معاها إذن إستراد يشتريها من الخارج واحنا نشتريها منهم ، وفيه قطع غيار لكل مكنة حسب نوعيتها ، كله له قطع غيار، وفيه رأس المكنة بلوكات فيه طرمبات وفيه الكرانك وبيكون غالى ٤٠ ألف لغاية ٥٠ ألف ، وفيه الرفاص بعموده بالاتدات والمكنة لها والعمولة ، والمركب فيها حاجات كثيرة .

ويذكر أحد المبحوثين أن : " تجار الإكسسوار يشتروا الإكسسوار رخيص من لندن ، ويبيعوها غالية ، وقطع الغيار متوفرة وموجودة بس غالية ، وأنا واحد من الناس عندى ماكينة بعمل لها عمره كل سنتين بـ ١٧ ألف جنيه ، وهى ممكن متجبش ١٧ ألف جنيه فى السنتين ، والحاجات اللى بيستوردها فى قطع غيار مثلاً الجلب والسبايك الروس ، الكرانك وخزنه والباقى متوفر فى السوق ، وفيه القطن والتلين ودوت أكياس للغزل ، وهى متوفرة بس غالية ، يعنى الكرانك دوت بـ ١٤ ألف جنيه ، ودلوقتى ٣٠ ألف جنيه والبستم ٧٠٠٠ج ، وفيه مكن بـ ٨٠٠٠ج ، والثمن بتاع السبيكة كان ٣٠٠٠ج ، ودلوقتى بقى ٥٠٠٠ج والشبكة البيضاء ١٥٠٠٠ج ، وفى قطع غيار لتغير الخشب ، ولتغير الماكينة زى البلوكات والكرنك ، دوت يجى بـ ١٥٠ ألف وطبعاً الصياد ، والريس معهوش حاجة فيأخذ سلفة من البنك ، ونرجعها من الألف جنيه اللى بناخدها من حساب السمك للمركب ، وكمان ساعات الماكينة تتكسر ، ولها قطع غيار والاسطونات كمان ".

ويذكر أحد المبحوثين أنه : " فى حاجات لها قطع غيار ، وفى حاجات لا مثلاً اللى ملوش قطع غيار ، زى الفريتو ، وهى عبارة عن ماسك المكنة أو الرفاس ، ودى الحاجات الرئيسية فى المكنة، والحاجات اللى تبقى فى السوق زى الفلاتر وسيور المكن والشاسيهات ، ومحابس الجاز ورفاس المكنة والدفة والشكمان ، والماكينة لها قطع غيار ، وتجى بـ ٦٠ أو ٧٠ ألف جنيه ده الماسورة الواحدة بـ ١٠٠ج ، وفيه قطع غيار للغزل والونش ، وفيه حاجات تبقى فى الماكينة وساعات مش بنلقيها ، وبيقى صعب قوى إن الواحد بيلقيها قطع الغيار هى المكنة والكبس وفلتر جاز وفلتر زيت وماسورة كاوتش ، والأدوات الكهربائية زى اللمبة والدواية ، وأى حاجة من قطع غيار

المركب موجودة ، والأول المركب على بعضها ، والأخيرة كخشب ككل أو كقطعة فاضية ، وبعدين نحط لها الدفة والمكنة وأى حاجة من دول لها قطع غيار ، والمكنة والونش ودول بيجوا من بره وبيجوا مستعملين فى الغالب بس بيجوا فى حالة تشتغل سنين ، وممكن يستحمل الضغط الجامد فطبيعة المكن كله جامد ، واحنا بنجيب له قطع غيار برده لو حصل له حاجة ، وبنجيبه من السوق السوداء من المحلات فى الغربة ، وفى مصر وطبعاً المكنة ممكن كل ٣ أو ٤ سنين تتغير لما تكون فى حالة وحشة ، وقطع الغيار موجودة فى كل المحلات ، ويتبقى موجودة فى الجمعية لكن الجمعية اسمها على غير مسمى وسد خانة كده ، والمسئول عنها شيخ الصيادين محمد البدراوى، ومبلاقيش فيها قطع الغيار اللى بنحتاجها ، ولو موجودة منقدرش نجيبها " (*١).

ب- أدوات خاصة بالصيد والشبك والغزل:

هناك أدوات خاصة بالصيد والشبك والغزل لا بد أن تكون موجودة على مركب الصيد، منها: حبال حرير أو بلاستيك ، وسلك ، وجنزير ، والغزل نوعان بلاستيك ليعوم ، والحرير للغطس ، وهذ الأدوات تستخدم في أن تصيد الغطيان ، الوقار ، وأن تصيد السمك الكبير (الوقار ، الحيتان) .

ومن الأدوات الأخرى التى يجب أن تكون موجودة على ظهر المركب ما يلي:

- القفل : يعمل به ربط الحبل المعلق بالشباك ، ويعمل هذا القفل على ربط أكثر من شبكة عن طريق الأحبال ، ويسحب به جميع الشبك من المياة (سلك الوير) .
- الجنزير : يتم وضعه فى أخر الشبكة لعمل تنقيل للشبكة ، ومن أعلى الشبكة توضع كورة التعويم .
- الغزل المنسوج : حرير للغطس ، بلاستيك للعوم كما سبق ذكره .
- الكراين : كورة لتعويم الشبكة .
- حبال : فى حبال حرير وورق وبلاستيك .
- بدل جلد : علشان تحمى الصياد من المياة أثناء رحلة الصيد .

*(١) يمكن أن ترى صوراً لبعض الأدوات الخاصة بماكينة المركب ، وذلك بالعودة إلى الملاحق الخاصة بالصورة من صورة رقم : (٢٤) إلى صورة رقم (٤١) .

ويذكر أن هناك أكثر من نوع لغزل المراكب ، ومنها: (مراكب علقة ، ومراكب صنار ، ومراكب شانشلة ، ومراكب الجر وهى أساسية لتجر الملايات .

مراكب علقة : غزل واسع برمى فى البحر بالنهار وآخر النهار نلمه ، والصنار: ثمنها ٢٥ أو ٣٠ جنيه الواحدة ، ومراكب شانشلة : بترمى السمك على ضوء النور (*).

ج- أماكن شراء الغزل :

وعن أماكن شراء غزل الصيد يقول بعض المبحوثين : « إن الغزل فيه محلات هنا تستورده وتبيعه لينا ، يعنى الناس اللى فى العزبة اللى مش بيعملوا على المركب هما اللى بقى بيحضروا الشباك ، وأى حاجة للمركب تكون عايزها، ويتم شراء الغزل من جمعية الصيادين ، لأن فيها تعاون ويعنى حقيقة بيطلع نسبة فلوس من المراكب تروح للجمعية وأماكن ثانية من اليونان ، وفيه تجار بيجوا من اليونان للجمعية أو من إيطاليا أو من أى بلد اجنبى ، وفيه ناس بيشتغلوا لحسابهم» .

ويذكر مبحوث آخر أنه يتم شراء الغزل : « من الدكاكين من الإسكندرية ومن دمياط ، وفيه ناس بيعملوا الغزل ويبيعوه ، وفيه ناس بتعمل الغزل على المركب ، والمسئول عن هذا كله هو ريس المركب ، اللى هوه صاحب المركب، والمسئول عن قيادة المركب والغزل ، وفيه بلاستيك وفيه حرير ، وفيه نوع من الغزل زى الحرير المنسوب اللى بنصطاد بيه الجمبرى ، وده بنجيبوا من بره، والكيلو البلاستيك ١٣ ج والحرير ١٦ ج ، والغزل يبقى من السوق ، يعنى ما فيش هيئة مختصة أو هيئة حكومية ، والستات اللى جوزهم ميت هما اللى بشتغلوا وبيعوه للمحلات ، والدكاكين واحنا بنشتريه من الدكاكين ، والتجار هما اللى بيجبوه ، وعادة من الستات الكبار فى السن اللى بيشتغلوا فى البيت».

ويذكر آخر : « من الدكاكين من هنا فى العزبة ، الكيلو المنسوج بـ ١١ ج ، والعادة بـ ١٣ج ، والمركب ده يحتاج له فى السرحة ٥ ك «، ويضيف مبحوث آخر أنه : « يتم شرائه من محلات لبيع الغزل وحبال الصيد ، وكل الأدوات والغزل أنواع زى الشنشلة ، وهو غزل ناعم يشتغل على السردين ، والغزل البلاستيك أو الحرير بيكون لصيد الجمبرى» .

*(١) يمكن أن ترى صوراً لبعض أنواع الغزل والأدوات المستخدمة معه ، وذلك بالعودة إلى الملاحق الخاصة بالصورة من صورة رقم : (٤٢) إلى صورة رقم: (٤٨) .

ويختلف مبحوث آخر فى سعر الغزل فيقول : « احنا بنشترى الغزل بالكيلو ، والكيلو بيباع بـ ٢٠ أو ٢٥ ج ، وبنشترى الغزل من التجار اللى هنا ، وهما بيجبوه من بورسعيد ، ومن ليبيا وأنواعه (الإيطالى والأسبانى)، وأحسنهم الإيطالى ، والغزل اللى بنجيبه بيكون على البواخر ، على طول ٤ بتوت ، والبت هو طول الخيط اللى فى الفتحة الواحدة ده ، لأنه مختلف عن الشبك الحر».

ويضيف إلى ذلك : « يشترى الغزل من التجار التى بتشريه كما تجار تجار كبار ، وننسجه على الأيدين مثلاً ، يعطى لواحدة غلبانه حوالى ٨ أو ٩ ج وتنسج لهم ، أو نشترى من التجار بتوع أدوات الصيد الموجودة فى العزبة وفى دمياط ، الكيلو الشعر ٣٨ ج ، وفى شعر ٢٩ ج ، وبالنسبة للصغار ١٤٠ ج وفى الآلف بـ ١٠٠ ج ، ويرجع للخامة فى غزل كورى وألمانى وأفضلهم الألمانى ، ونشترى الغزل من الدكاكين فى عزبة البرج ودمياط ، والكيلو الغزل فى بحوالى ١٢٠ ج ، ٧٠ ج ، ٥٠ ج ، وفي غزل اسمه نابليون ، والحريم هيه اللى تنسجه، وهوه له بدايات يعنى مثلاً بداية من ٢٢٠ و ٢٤٠ ج، يعنى إحنا نبقى عرفنهم».

ويذكر مبحوث آخر: « الغزل إحنا اللى بنعمله من خيوط طويلة ، وننسجها على أيدينا ، والستات هم اللى بيعملوها ، لأن عندهم صبر ، وهى دى شغلتهم فى الصيد ، لأن الست عندنا مش ممكن تطلع للصيد ، لكن فى اليونان فيه ستات يسمح لهم بالصيد ، وبيطلعوا يصطادوا .

ويذكر آخر : « من مصنع الشريف بالقاهرة ، ونجيبه من هناك مغزول ، والستات ينسجوها تكون الست من دول ظروفها وحشه تقوم تشتغل في نسج الغزل ، وتأخذ على كل شهرية شغل ٢٠ج ، والغزل أنواع فيه الحرير ، لأرضيات جنزير ، وفيه بادية حرير والبلاستيك أكياس ، وبدل بلاستيك ومطاط بلاستيك والكلاليت ، وغزل ترقيع وحرير وفيه بلاستيك » .

ويذكر مبحوث آخر : « أماكن الغزل فيه أنواع للغزل ، مثل مصرى عشرة ، ومصنع فى الإسكندرية المستورد ، وكورى وألمانى وفرنساوى ، وده غالى الكيلو من ١٠٠ ج ، والعدة بتأخذ ٥ كيلو ، والتجار كثير فيه ناس تبيع بالقسط ، واحنا بنتعامل مع التاجر اللى عرفينه ولينا تعاملات معاهم ، وبنشترى أكياس وفيه مصرى ، وفيه ليبى ، والعدة بتكلف حوالى ٤٠ ألف جنيه ، وفيه طبعاً تجار معينة نشترى منهم الغزل ، والواحد وهو بيشترى الغزل يشوف اللى هينفعه العمر كله ، مش يشترى عدة وبعدين تتقطع بسرعة ، هيجيب منين كل يوم ٤٠ ألف جنيه ، والحاجة بتغلى يوم بعد يوم» .

ويذكر بعض الإخباريين أن : « شراء الغزل من محلات هنا ، وأنا ممكن آخذ أكثر من واحد وممكن مدفعش الثمن كاش ن وممكن أقسطه والسعر واحد فى كل المحلات هنا زى (عبده فوده والحاج أحمد الموافى ومصطفى رجب) ، وفى ناس فى رشيد تشتغل فى الغزل ، ودوت بدوى لأن الجاهز يبقى أغلى من اللى يتعمل على الأيد ، والواحد بيوفر أحسن ، وفيه بقى ناس بتفتح محل وتعمل الغزل» .

د- قطع غيار المراكب ومدى توفرها :

وبالنسبة لقطع غيار المراكب ومدى توفرها في أثناء الرحلة يقول بعض المبحوثين : " إن كل اللى جزء فى الماكينة له قطع غيار : الخزن ، وصلب القمصة ، والبساتم ، والشمبر ، واللوكات ، والسبيكة ، وفى الرحلة بنأخذ حاجات بسيطة اللى نعرف نركبها لو احتاجت غيار ، ولو فى شغل ثانى نضطر نجيب ميكانيكى ، وفيه قطع غيار ، وزيوت تشحيم ، وأدوات كهربية زى لمبات ، ومفاتيح فرنساوى وإنجليزى " .

ويقول آخر : " فيه قطع الغيار للماكينة زي : البساتم ، والقمصان ، والجلب ، والشنبر ، والاكرنك ، والروس ، والبلوكات ، والرشاشات ، وجميع الحاجات فى المركب لها بديل ، وكل حاجة متوفرة ، بس اللى مش متوفر هى الفلوس " .

بينما يقول آخرون : " إن مع المركب ٢٠ كيلو غزل ، وقطع غيار للمكنة برده ، وللموتور ، وقطع غيار للونش ، بس قطع غيارالمكنة مش متوفرة، وغالية قوى من السوق السوداء ، والمركب بعد ٦ شهور بيطلع يتغير فيها كل شيء ، من مسامير تربط ، وخشب يتغير ، ويدهن والماكينة الميكانيكى يصلحه ، وهى ثمنها ٩٠٠٠ ج ، وجمعية الصيادين بتجيب بعض الحاجات ، والباقى من الخارج ، فى الجمعية يبقى سعره أقل من بره ، مثلاً الكرنك يتباع بـ ٣٠ ألف جنيه ممكن أجيبه بـ ٢٥ ألف جنيه .

ويضيف : " أما الغزل والجنزير نربطه على الحبل عشان ينام ويأكل فى الأرض، وفيه الكارين علشان ترفع العدة ، وعندنا وابر السلك عشان المكن يبقى كويس يتم عمل عمرة للمكن كل مرة ، وندهن المركب مرة كل ست شهور، وتترفع على الحوض الموجود بالبحر ، وتدهن وقطع الغيار موجودة علطول ، وفيه مكن ما بيبأش ليه قطع غيار ، زى : مكن الجليفن ، ومكن البدوى ، وفيه قطع غيار موجودة علطول زى الجرد .

ثانيا : ملكية السفن وحيازتها في عزبة البرج :

١- المجتمع وملكية السفن في عزبة البرج :

ينقسم المجتمع في عزبة البرج إلى قسمين : قسم مالك أو حائز لسفن الصيد ، وقسم آخر أجير أو عامل على ظهر هذه المراكب، ومن ثم نستطيع القول بتراكم الثروة في أيدى طبقات معينة في المجتمع في عزبة البرج ، وهم أصحاب المال أو أصحاب رأس المال ، ويعد ملكية السفن أو حيازتها هو الوجه الأول للثروة في عزبة البرج ، وفي تأكيد ذلك يقول أحد المبحوثين : " إن هنا فى ناس معاهم أكثر من مركب ، مفيش لهم أملاك ثانية غير المراكب ، نادر لو فى صياد يستثمر فلوسه فى أرض أو أى ملك ، لكن كلهم بيحطوا القرش اللى يجى لهم فى مركب، لأن كل واحد له صنعته ، ومبيحاولش يبص لشغله الثانى لأنه مبيفهمش غير فى الصيد " .

ويرى مبحوث آخر أن" بعض الجماعات فى إيدها الثروة ، لكن هم أقلية مهماش كثير ، فأغلب الصيادين غلابة ، وحتى الصياد اللى بيحتكم على مركب بيتكلف ٢٥٠ ألف ، عشان كده ممكن البنك يقوم بمشكلاته فيه وعائلات مثل فوده والزاهى والشرايدى والخميس ، وحياتنا مبنية على الصيادة لما يجمع ثروة كبيرة بيعمل مراكب ، وصاحب المراكب بيتحكم فى الصيادين لما يكون له أكثر من الريس ، البلد كلها عايشه على المراكب ، ولو مالوش فى البحر بيعمل مصنع تانى ، لو هوه صاحب مصنع " .

ويذكر ثالث : " فى واحد عنده ١٩ مركب ، وفى واحد عنده ٢٠ مركب، وفى معندهمش حاجة خالص ، ومن أغنياء عزبة البرج عائلة الخلالية والملالية والروامطى ، وتلاقى فى عزبة البرج يا فوق يا تحت " .

ويقول أحد المبحوثين : " مفيش حد مسيطر على حد ، فيه اللى ليه مركب وبيشتغل عليها ، وبيشتغل ناس ثانية عليها ، وفيه بقى تجار بيكون ليهم مركبة أو أكثر ، وهما بيطلعوا ناس عليها ، وبعدين يتحاسبوا ، بس المركبة ديت بتعتى أنا وأخويه " .

ويقول آخر أيضا : " يوجد أفراد أغنياء ، ويوجد أفراد فقراء، زى أى بلد فيها الفقير وفيها الغنى ، وفيه ناس معاها فلوس ، وفى ناس ثانية لا تملك قوت يومها والدخل كل حاجة ، والبلد كلها هنا شغالة بفلوس البنك ، يعنى بياخدوا قروض من البنك ، وثلاث أربع المراكب هنا بفلوس البنك ".

ويقول مبحوث آخر : " فيه ناس عندها ثروة فى أيدها ، وعندها ملكية ، وفيه ناس أجيره بتشتغل ، فى اليوم فيه ناس عندها حيازة وناس عندها نصف حيازة وفيه ناس أجيره " ، ويقول أحد المبحوثين : " اللى معاه ثروة كبيرة بيعمل مراكب ويشغلها لحسابه ، وبعين عليها رئيس عشان يشرف عليها ويشغلها ، وصاحب المراكب ممكن يتحكم فى الصيادين لو كان نصيبه أكثر من الرئيس ، لكن لو كان هوه والرئيس النص بالنص ميقدرش يتحكم فيه ، وفى ناس ثانية معها ثروة وفلوس وبتعمل مصانع ، ولو زادت الفلوس بتعمل مصنع ثانى " .

ويؤكد أحد المبحوثين أن " أحسن ناس معلمين الأسماك ، وبتوع السمك هم اللى عملوا الثروة ، يعنى بيخدوا السمك منا بـ ١٠ ج وبيبعوه بـ ٢٠ ج ، وفى عندنا ناس كثير غنية ، وعندهم يجى ٣٠ مركب ، وفيه ساعات تجار عندهم مراكب وبتحكموا فى رزقنا ، اللى بيطلعوا على المركب علشان بيحافظوا عليها يخدوا نسبة من الرزق " ، وقال أحد المبحوثين : " لا عندنا ممكن يكون الواحد فقير وجاب مركب ، أنا مثلاً مسفرتش بره ، بس أخواتى سافروا وقرشين منهم ومن ناس جينا وعملنا المركب ديت ، وزى أما قلتلك ديت أرزاق بتاعت ربنا ، وأبوه فى كده بس ديه حاجة بتاعت ربنا ، فى مراكب بيكون عمقها حوالى ١٢٠ ، ومركب عمقها ٧ ، وكل ما كانت عميقة بتصطاد أحسن من تحت أقوى ودى حاجة بتاعت ربنا " .

ويذكر أحد المبحوثين : " فى ناس غنية ومميزة ، والأغنية بيسافروا للخارج معاه ثروة ، إنما مفيش حد بيعمل ثروة ، ومن جهة الصياد اللى مسافر يتغرب ٥ سنين يبعت فلوس مع أى حد يجيب مركب ويشتغلوه ، وطبعاً أصحاب المراكب هما اللى فى أيدهم الفلوس الكثير ، أما باقى الصيادين والبحرية غلابة ، وممكن الواحد يحوش يجيب لنفسه مركب ، وأولادى شغلونى كثير علشان أجيب مركب ، بس أولادى متعلمين وأنا كبرت فى السن ٧٢ سنة ، مين هيشتغل على المركب ، مين هيروح مكانى ، علشان كده ما وافقتش على شراء المركب " .

ويقول أحد المبحوثين : " أيوه الثروة بتكون مع التجار ، لأن الحاجة أم جنيه بتأخدها بنص وأم عشرة بياخدوها بخمسة ، وهم أصحاب النفوذ وبكده هما أغنى ناس فى العزبة ، لأنهم بيصدروا السمك ، إنما الصيادين بيخرجوا ويقعدوا عشرة أيام ، برة يعنى متبهدلين أوى ، وفى ناس فكرين الصيادين مرتاحين " ، ويضيف آخر : " إن من العائلات الغنية عائلات مايلو والموانيين ، وبرده عائلات الخليلة ، وفى عائلات برده من كفر طبل ، وفيه اللى عندهم مركب وحده حسب ظروفهم وبرده حسب " .

ويقول آخر : " إحنا عندنا فى البلد واحد عنده ٤٠ مركب، ودوت بيبقى ليه مخزن ، وهو أصلاً بيقعد فى العزبة ، وبيتاجر فى السمك وفيه اللى عنده ثلاثة واثنين ، يعنى فيه الغنى اللى معاه ، والفقير اللى مش معاه وهوه اللى بيشتغل عند الغنى " ، ويضيف أحد المبحوثين : " أن ممكن أن ٤ أو ٥ أفراد بيشتركوا فى مركب ، وبعد كده يطوروا نفسهم ، الناس الكبيرة ما يعملوش حاجة له مصلحته فوق كل شىء ، وبيشتغل بالفلوس فى البحر برده ، وبيعمل مركبين أو ثلاثة، وبدينا مركب نشغلها له ، وأما ربنا يكرمه يطلع لى ١٠٠ ج ، وما فيش تباهى بيها ، ووضع البلد عادى غنى زى فقير ، والفقير ساعات يبقى أحسن منه لو أتكبر بالفلوس ، وبعدين العيل الصغير هنا بيقبى فى جيبه ١٠٠ ج ، والأغنياء ممكن يفتحوا مصانع فى البر ، عن المراكب برده زى صناعة المراكب " .

ويقول ثالث : " الفلوس بيعملوا بيها مركب ، وفيه اللى يبنى بيت وفيه اللى بيتجوز كده ، يعنى وفيه ناس بتبنى جوا وفيه بيتعنتزوا على الناس ، وفيه المستقيم واللى بيدى الناس حقهم ، وكل التجار اللى هنا بتأخذ الحاجة ، يعنى مفيش تاجر واحد بنتعامل معاه ، السعر اللى بيعجبنا بنبيع بيه واللى ميعجبناش مبنتعاملش معاه ، لكن إن الثروة تكون فى أيد واحد بس أو جماعة معينة دى لا .

ويذكر مبحوث آخر : " لا فى تجار كثير والصياد اللى مش بيعجبوا بيروح لتاجر تانى ، لأن التاجر دا بيدى للمركب ٢٠ ألف جنيه وبيمسكوا بهم ، آه طبعاً فيه ناس معاهم الفلوس ، ومسكين المراكب ، يعنى فيه واحد عنده ٥ مراكب ، واللى بيجيب المركب بيكون حسب الفلوس اللى مع الواحد ، أصل بلادنا بالذات مفهاش غير المراكب وبس ، وأكثر الناس أغنية ، يعنى البحر عامة يبقى الناس فيه غنية مبسوطة مادياً ، وفيه ناس متوسطين ، وفيه ناس فقراء ، والأغنية كلهم عندهم مراكب ، وفى ناس عندهم ٥ مراكب ، وناس عندهم ستة ، وفيه ناس عندهم ٣ مراكب كبيرة بتعدى المليون جنيه ، ودى ما بتسرحش هنا لكن بتسرح فى السويس ، عشان كده ممكن أقول إن الصيادين أكثرهم أغنية " .

٢- مظاهـــر الحيـــازة :

هل ثمة مظاهر خاصة للحائز أو المالك للسفينة في عزبة البرج ؟، في توضيح ذلك يقول أحد المبحوثين : " إن دى بتظهر فى المراكب ، يعنى صاحب المركب بيسرح بيها ، بس السمك بتاع صاحب المركب ، ومش الكل بيسرح بمراكب ، فى أصحاب المخازن بيأخذوا المراكب للريس ، بس المكسب يبقى لصاحب المركب ، وهنا فى ناس معاهم أكثر من مركب ، مفيش لهم أملاك ثانية غير المراكب ، نادر لو فى صياد يستثمر فلوسه فى أرض أو أى ملك ، لكن كلهم بيحطوا القرش فى مركب ، لأن كل واحد له صنعته ومبيحاولش يبقى له شغل ثانى ، لأنه مبيفهمش غير فى الصيد " .

ويقول آخر : إن " الفلوس اللى تحكمنى ، لو قادر أجيبه أجيبه بالثمن اللى معايا ، ولو مش معايا أشوف شريك ثانى ، وأسجل المركب فى التفتيش البحرى ، وأحسن ليا لما المركب تكون بتاعتى لوحدى ، المركب فى حدود ١٨٠ ألف جنيه إلى ثلث أربع مليون جنيه " ، بينما يقول آخرون : " إن دوت بيبان فى ملكية السفن ، والمراكب وبعض المشروعات التجارية زى الثلاجات الكبيرة اللى بتحفظ السمك ، أو اللى بتخزنه ، والسيارات الكبيرة اللى بيسافر السمك فيها لمصر والإسكندرية ، وأحياناً بيتخزن السمك فيها نظير مبلغ من المال ، فممكن السواق يأخذ ١٥٠٠ ج والتباع ٤٠٠ ج ، وصاحب المشروع يأخذ الباقى ، وده طبعاً مثال ومش شيء ثابت ، وصاحب المشروع بيصفى فلوسه آخر الموسم وسيبها تشتغل ، وزى ما قلت قبل كده فى ناس عندهم مراكب كثيرة وفى ناس معندهمش حاجة خالص ، فى واحد عنده ١٩ مركب ، وفى ٢٠ مركب " .

ويضيف : " مظاهر الحيازة بالنسبة لما يكون واحد عنده مركب أو اثنين بيكون عايش مرتاح مادياً ، ويوجد أرضى ودكاكين ، والملكية هنا من الصيادين بيكون فى عدد المراكب ، يعنى الغنى بيكون عنده مراكب كثيرة ، ومش مهم بالنسبة له الأملاك الثانية لأن دى أهم مصدر رزق له ".

ويوضح أحد المبحوثين المقصود بأن الصياد عنده حيازة " يعنى عنده أكثر من مركبين ، والنصف حيازه عنده من ١٠ مراكب ، وفيه عنده قراط واحد فى مركب ، وفيه ناس ما عندهاش حاجة خالص ".

ويرى أحد المبحوثين أن " اللى بيملكوا مراكب أكثر من اللى بشتغلوا عليها ، وده علشان فى بعض الناس اغتنوا من الصيد ، وربنا فتح عليهم وكل صياد بيتوفر معاه قرش بيشترى مركب بالفلوس اللى معاه " ، ويضيف آخر : "هو صحيح فى ناس هنا عندهم أربع مراكب ويمكن أكثر، بس فيه ناس عندهم واحدة ويبقى ناس فقيرة ، وساعات صاحب المركب يطلع مع البحرية ، وفى أصحاب مراكب قاعدين على البر ، وملهمش دعوة بحاجة ويأجروا المراكب للناس الثانية ، وإحنا المراكب ممكن تكون ملك للمخزون ، أو ملك للريس أو وملك ٣ أو ٤ أفراد مع بعض ، والمراكب بتاعتنا هى نصف للريس ونص للمخزنجى " .

ويضيف : " مظاهر الملكية تبقى فى الريس صاحب المركب ، والتاجر اللى بيشترى السمك ، وده بيأخذ على أد طاقته ويوزعوا بعد كده على التجار ، وفيه تاجر بيكون عنده فى حدود ١٥ مركب أو ١٠ مراكب ، وبتكون ملك لوحدة، وفى ناس بتكون شركة مع بعض يعنى ٢ مع بعض" .

ويقول مبحوث آخر : " الناس اللى معاها فلوس عندهم مراكب ومصانع ثلج وبوابير شحن ، وفيه بنايات على الشط ملك للناس زى (الفيرروز ،والنيل السياحى وسرور) " ، ويقول مبحوث آخر : " إن الحيازة والملكية هى المركب شركة ٣ أو ٤ أفراد شركاء ، وهم أما أخوة أو نسايب أو أقارب ، والمال ده بتاع البلد كلها ويخافوا على بعض ، ويخلوا بالهم من بعض وكل مركب حسب حجمها ولا يوجد فرد يملك مركب لواحدة إلا إذا كانت صغيرة ، و أكثر المراكب بتاعة حامد الدواربى له أكثر المراكب ، وأكثر سمك والصياد أحياناً يبقى عنده مركب ، ولو عيلة وأخوات ممكن يكون لهم مركبين ، إنما لو صياد لوحده يكون له أكثر حاجة مركب أو نص فى مركب أو ربع فى مركب ، والصيادين أكثر من أصحاب المراكب ، لأن المركب يملكوا شخص واحد بس ، إنما بيشتغل على المركب حوالى ٤٠ نفر ، وشغلت ده حر يعنى لو أنا معجبنيش الشغل فى المركب ده ممكن جداً أتنقل مركب ثانى فوراً " .

ويقول مبحوث آخر " إن ملكية المركب لها قواعد منها ، عشان تملكوا أول حاجة عنده رخصه صيد فى البحر ، على أساسها يعمل مركب بعد كده يجيب غزل ، ورجاله تشتغل " .

٣- تصور المجتمع المحلى والفقير :

يقول أحد المبحوثين : " إن هناك ناس بتعطف على الفقير ، والناس هنا قريبين لبعض ، والناس كلها عرفه بعضها ، ومفيش غنى وفقير هنا كله زى بعضه " ، بينما يرى البعض الآخر أن " فى ناس مبسوطة ، وناس معهاش حاجة ، والفرق كبير ، والرزق من عند ربنا ، والأغلب الطبقة العادية اللى زينا ، وفيه ناس معهاش حاجة خالص ، والغنى والفقير زى أى محافظة فى العالم ، وفيه ناس معاها فلوس ، وناس مقفولة عليهم ومعاهاش الهوا " .

ويرى أحد الأخباريين : " أن الفقير هو المحتاج اللى مبيلقيش قوت يومه ونساعده ومنتأخرش عنه ، والغنى هوه غنى نفسه ومعهوش أكله اللى بيجى بيشتغل فى الصيد وحده أو متوسط الدخل ، والراجل أصلاً مهما جاب واشتغل فى البحر بيروح يلاقى مراته صرفه وسلفه فلوس أكثر من فلوس البحر " .

ويرى آخر : " أن الغنى مش غنى الفلوس ، ولكن غنى النفس وعزة النفس للواحد ، ومش شرط يكون الغنى عنده المراكب وسفن الصيد بس ، فى عندهم أملاك فى أماكن ثانية كتير ، والفقير اللى مفيش معاه فلوس ، ونادر لما تلاقى عندنا هنا فقير لأن الكل بيشتغل ، نجد ٩٥٪ فقير ، و ٥٪ غنى " ، وقال آخر : " ٥٠٪ و ٥٠٪ ، يعنى الغنى والفقير هنا مش محسوبين، يعنى الغنى بيبان عليه ، والفقير ده يعنى ما هو مشارك فى مركب متقلش من ٥٠ ألف جنيه مش كله ، كما أن عندنا الأغنية معروفين ، وهما اللى بيكونوا عندهم أكثر من خمس مراكب ، وبيبنوا مبسوطين ، اما الفقراء هما اللى بيسرحوا ، والحريم اللى بتكون عندهم عيال كتير من غير راجل ، والراجل اللى بيبقى مريض " عيان " ، وما بيقدرش يسرح ، أو لما بيبقى كبير فى السن وما بيقدرش يشتغل أى شغلانه تانية " .

ويذكر مبحوث آخر أن " المعاملة بينهم كويسه ، وهنا بيكون فيه تعاطف بين الغنى والفقير، بس أحياناً بيبقى فى فقير طماع مش كويس ، والغنى هنا كويس وبيبقى للفقير حسنة كويسة، والناس هنا بتعامل الفقير والغنى زى بعض ، ما فيش فرق فى المعاملة بين الغنى والفقير ، مفيش صياد تلاقيه غنى ، يعنى اللى جاى على قد اللى رايح ، يعنى الواحد مننا ميقدرش يفتح بيت " .

ويرى مبحوث آخر أن " أغلبية الناس متوسطين بين الفقير والغنى ، والغنى عنده ثروة وعنده

مراكب ، والعزبة زى المركب يعنى المركب عليها ريس فيه البلد غنى ، والمراكب عليها مجرى فيها فى البلد الفقير ، كما يوجد ناس أغنية فى العزبة ، ودول همه التجار ، والفقير هوه الصياد الأجرة وصاحب المال عايش ، والغنى بيكون صاحب المركب بتكلف حوالى ٤٠٠,٠٠٠ جنيه " .

ويضيف مبحوث آخر أن " أقل مستوى معيشى هنا للبحرية ، لأنهم بياخدوا أجورهم أخر ناس لو اتبقى لهم بعد شغلهم " ، ويرى مبحوث آخر أنه "مفيش فرق بين الغنى والفقير ، طالما لاقى ألبس وآكل مفيش فقير وغنى ، فى واحد بيشتغل ليأكل ويلبس مش معنى كده ألبس غالى ، وهنا فى عزبة البرج الناس كلها عيشه على الصيد والمراكب ، واللى عنده مراكب كثيرة وشغلها حلو يبقى غنى ، أما الفقير هو الصياد الغلبان اللى بيسرح " .

ويرى مبحوث آخر: بأن الفقير اللى معندوش أخلاق لأنه بيكون صاحب المراكب ويضرب الناس ولا يهتم بهم كل ده عشان مراكبه ، والغنى هوه اللى يعامل الناس كويس والناس بيحبوه .

ويرى أحد المبحوثين أن " الفقير عندنا اللى بيجيب يوميته ، والغنى هوه اللى معاه كمية من المراكب والعقارات يمتلكها "، ويضيف أحـد الأخباريين : " الفقير بأنه الشخص الذى لا يعمل ويصفه بأنه (عاطل يعنى) ، إنما الفقير بقى اللى بيبقى يشتغل عادى ، أهى بتبقى نظرة كويسه ، وكل الناس هنا عارفة بعض ، ومفيش غنى وفقير واللى بيشتغل ربنا يرزقه ، وبالنسبة لعزبة البرج الفقير زى الغنى ، فإحنا بنحكم على الفقير والغنى من خلال معاملته وكلامه ، فمثلاً لما يجى واحد يتقدم لواحدة أبوها يقول أنا بشترى راجل مبهموش فقير أو غنى ، يعنى الغنى غنى النفس والأخلاق الحميدة ، فالفلوس بتيجى وتروح لكن معدن الإنسان واحد لا يتغير " .

ويضيف : " الغنى دوت بيبقى قادر ، هوه صحيح مش كلهم بس بيتعاملوا مع النفر كأنه أقل منهم وبيسؤا الكبرياء علينا ، إنما الغنى الكويس يساعد الفقير وكلنا أولاد تسعة ، لو نحللها صح الغنى هو الغنى ، والفقير هوه الفقير ، وفى مجتمعنا الجاف صعب الحياة مادية من الدرجة الأولى ، والإنسانية قليلة وبالذات فى البحر، وطبعاً الصوابع مش زى بعضها ، والأخلاق وحشة وكل واحد همه الفلوس وبس ، وشغلة الصياد دى فيها ناس كثيرة قوى ، يعنى واحد مالوش شغله بحكم طبيعة الشغل ، وده بالنسبة لوسط الصيادين ، يعنى الغنى هوه صاحب المراكب أو اللى عنده رأس مال ، والفقير هوه اللى بيشتغل على المركب أو رزقه يوم بيوم ، والعزبة زى أى حته فى مصر كلها ، فيها الفقير وفيها الغنى والفقير فيها مش الغنى يأكل لقمة العيش ، والغنى غنى قوى وفيه معاهم أوضة مليانه فلوس وصاحبتها نائمة فوقها ، وفيه المتوسط اللى يوم كده ويوم كده يوم حلو ويوم مر " .

ويضيف مبحوث آخر أن : " البلد متوسطة الدخل ، وأغلى مدينة عزبة البرج فى حكاية الأكل الأغنية اللى هنا بسيطة بيتعدوا على الصوابع ، واحنا بنشتغل عندهم ونأخذ حصتنا ، التجار اللى فى البر هم أغنية ، والفقراء عايشين على قد حالهم غير كده لو عندهم بنت مبيعرفش يجوزها " .

ويضيف أحد المبحوثين أن " فيه غنى جامد ، ويصفه بأنه بيكون متسلط ودوت ربنا يكفينا شره وبيبقى مسعور ، ولو ليه مصلحة يدور على مصلحته ، وفيه رجل غنى يقوم يساعد الناس، ودوت حسب تربية الواحد وأسلوبه فى الحياة، فالمجتمع بتعنا فيه الفقير ، وفيه الغنى اللى بيتعامل معاملة خاصة ، ويكون له احترامه أما الفقير زيه زى أى مكان مالوش كرامة ولا مكانه".

ويقول إخبارى : " عادى لو بصينا كل إنسان هنا بيشتغل ،وأى واحد فقير يتمنى يبقى كويس ، ولو الغنى مصرى يبقى يبص للفقير بصه رحيمة ، ولكن فيه أغنية بيقفوا جنب الفقير ، وأنا واحد من الناس صادفتنى مشكلة والأغنياء هم اللى وقفوا جنبى ، والمظلوم عندنا هو الفقير، بس هو فقير بشرفه إنما كل اللى معاهم فلوس هنا حراميه ، واحنا عرفنهم واحد واحد ، إنما هنعمل إيه إذا كانت الحكومة عرفاهم ومش بتعمل حاجة ، يبقى الصيادين الفقيرة اللى بترمى عيال هيعملوا حاجة " .

ويختلف مبحوث آخر بقوله : " إحنا معندناش حد فقير ، إحنا عندنا الصياد ، ممكن مرتبة يصل ٣ أضعاف الموظف العادى ، وكنت عايز تشوف شقة من شقق الصيادين علشان تشوف أد إيه هى فيها كل حاجة متصدقش إنها شقة صياد " ، ويختلف مبحوث آخر بقوله : " الفقير بيتبصله بنظره احتقار ، وفيه ناس أغنية طيبة ، بس اللى معهوش محدش يحترمه ، ومحدش عايز يساعد ودوت كان زمان ".

مراجع الفصل الثالث

١- الهيئة العامة للاستعلامات المصرية ، ٢٠٠٥م .

٢- أ. ب كلوت بك : مرجع سبق ذكره ص ٥٢٩ .

٣- المرجع السابق : ص ص ٥٣٠ - ٥٣١ .

٤- عبد المنصف محمود : مرجع سبق ذكره ، ص ص ١٧ - ١٨ .

٥- الفولكلور والبحر هوارس بيك ، ترجمة أحمد محمود : ص ص١٤ -. ١٥

٦- المرجع السابق : ص ٤٢ - ٤٥ .

٧- رشيدى عمرى : مرجع سبق ذكره .

٨- تقى الدين المقريزى : المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار المعروف بالخطط المقريزية ، الجزء الأول ، الهيئة العامة لقصور الثقافة ، القاهرة، ص ٢١٣ - ٢٢٧ .

الفصل الرابع

الأسماك : أنواعها ، وأمراضها ، وتصنيعها في عزبة البرج

مقدمة :

يعتبر المصريون فى العهود القديمة أول من أدركوا أهمية الثروة المائية، وعرفوا أهميتها الاقتصادية والغذائية ، فمن بين ما كشفت عنه الحفريات ما ينبئ عن أن المصرين قد أدركوا القيم الغذائية للأسماك وحاصلات البحار والماء قبل أن يولد التاريخ ، وأنهم قدروا لها أهميتها ، ونظموا طريقة صيدها بما يتفق وهذه الأهمية ، فقد وجد في حفريات مصر القديمة لعهد ما قبل التاريخ أدوات صيد وصور لاستعمال الشباك والجوابى فى صيد الأسماك .

ومن أقدم العصور التاريخية نجد دلائل كبيرة وكثيرة على أن السمك كان طعاما لطبقات الشعب المختلفة وذا أهمية غذائية كبيرة فى نظر القائمين بالأمر ، وله شأنه القومى الممتاز ، فنجد رسوماً لمناظر الأسماك على جدران المقابر ، ونقرأ نصوصاً كثيرة تتحدث عن السمك ، ونرى أن الأسماك كانت تصرف ضمن التعيينات لجيوش سيتى الأول ، بل أكثر من هذا ينكشف لنا أن صناعة صيد الأسماك بلغت من الشأن العظيم أن الأسماك المحفوظة كانت تصدر من مصر إلى سوريا .

ولقد كانت الأسماك مادة خصبة للأدب المصرى القديم اتخذ منها تشبيهات واستعارات رائعة ازدانت بها آثار الجدران ، فنقرأ من بينها أن " قتلى الآسيويين فى موقعة (مجدو) كانوا مطروحين على الأرض كالسمك " ، وفى النصوص الدينية ما ينبىء أن السمك كان يعتبر بركة من عند الله وهبة يمنحها من يشاء ، فنرى أن الآله (بتاح) يعد رمسيس الثانى بالرفاهية والرغد ، فيقول له: " الثروة والحمد فى طلعتك ، لأن تحت قدميك الكثير من السمك والطيور " .

ومما يدل على أنّ صيد الأسماك من الأشياء التى كانت محببة للمصرى منذ أقدم العصور ، أن وجد فى مقبرة أمنحتب الموجودة فى طيبة نص طريف فى رثاء المتوفى الكريم يبرز صفاته ،

أو ما كان يجب أن تكون عليه صفاته ، ومن بينها هواية الصيد ، كناية عن سمو هذه الهواية ، حتى يزاولها الملوك ويمدحون بمزاولتها ، فيقول : " يمر عاجلاً بالأباطح ، ويجرى وسط العشاش ، ويتسلى بصيد سمك البحيرات الذى تحبه المعبودة (سخت) شريكة السيدة (حب) .... ، ألا ، وهو القائد أمنحتب المرحوم " .

ويقرب من هذا ما وجد من النقوش على صندوق مومياء فى مقابر طيبة، إذ يتحدث عن الأمان من فرس البحر ، وعندنا أن الاهتمام بذكر ذلك إنما يدل على مزاولة الملاحة والصيد ، وذكره على تابوت ميت عظيم ، إن دل على شىء ، فإنما يدل على أن كبار القوم كانت لهم هوايات مائية ، فيقول : " السلام عليك من قبل ساعات الليل التى تضىء من يعظمها ، فالأولى هى ساعة المساء ، والأخيرة هى ساعة الفجر ، وهى تحميك إلى الأبد وتمنع عنك حصان البحر (روت) المملوك لسيدها : أنت أيها المتوفى (حتر) ، بين المتوفى (باسا أسيس) وابن المتوفاة (تايحر) ، لتكن روحك فى السماء مع الشمس ومع النفوس التى فى المركب السماوية (سكتى)" .

وفى عالم الفلك الذى ابتدعه المصريون وتفننوا فيه ، كان يرمز إلى برج الحوت بهيئة أسماك مجتمعه فى مثلث ومخصصة بعلامة الماء ، وإلى برج الجدى بشكل نصفه ماعز ونصفه الآخر سمك .

ومن طريف ما يروى أيضا فى هذا الصدد ، أنه قد عثر على رسالة من الزيج من عصر الرمسيسيين تشمل على ثلثى السنة ، إذ تبتدىء من ١٨ توت وتنتهى بغزة بشنس ، وهى شرح الطوالع والتحذيرات وأنواع النهى المختلفة عما يجب وعما لا يجب عمله فى مختلف أيام السنة.

ومما ورد بها : " لا تأكل السمك ولا تملح منه فى يوم ٢٢ توت ، لا تركب نهر النيل فى ١٩ هاتور ، لا يلزم التفسح فى سفينة يوم ١٩ أمشير ، إذا اقترب أحد من النهر يوم ٢٤ أمشير فقد الحياة ، فى ٢٥ مسرى لا تأكل شيئاً خرج من الماء .

وها نحن فى القرن العشرين نسعد بمطالعة مثل هذا التنبؤات فى صحب العالمين ، أوليس الإنسان هو الإنسان ، والعرق دساس من قديم الزمان[1].

وأوضحت الحضارة القديمة أن الأسماك كانت تمثل أهمية كبيرة دائماً للمصريين ، فقد اعتمد الإنسان عليها فى فترات ما قبل التاريخ ، فقد استخدمها حكام القدماء المصريين كطعام

أساسى ، وتوضح هذه الدراسة الأهمية الاقتصادية والدينية للأسماك بجانب دراسة أساليب الصيد عند القدماء المصريين ، وكذلك الأساليب الفنية التى تمكنوا من خلالها أن يصوروا بالرسم والنقوش المختلفة على جدران المعابد ، وقد تم وصف معدات الصيد والرماح وصنانير الصيد وشباك الصيد ، وتم تقديم وصف تفصيلى لحوالى عشرين نوعاً مختلفاً من الأسماك عند المصريين القدماء ، وبعض هذه الأنواع كانت معروفة جيداً لكل علماء الآثار مثل (أسماك البلطى) [2] .

ومما يؤكد أن السمك كان من بين الأطعمة المحببة للمصريين منذ أقدم العهود هو ظهور بعض من الحفريات فى المقابر الغنية والفقيرة على السواء فى عهد ما قبل التاريخ ، أن استهلاك السمك كان عاماً وليس مقصوراً على طائفة دون طائفة .

ومع ذلك نجد أن حالة مناقضة لما تقدم فى أيام المملكة القديمة ، إذ يبدو أن السمك لم يكن من الأطعمة التى يتناولها طبقات الأشراف ، ولو أن القرويين وعامة الشعب كانوا يأكلونه بكثرة .

ويحدثنا هيرودوت أنّ الأسماك سواء أكانت من النيل أم من البحر كانت محرمة على الكهنة المصريين ، وفى العهد القديم كان كثير من الأسماك له قداسه خاصة فى مصر ، وخصوصاً الأنواع الثلاثة التى كانت تسمى قديما العبيدى ، وثعبان الماء ، والبنى .

فكان الامتناع عن هذه الأسماك عاماً ، على أساس اعتقاد دينى يتلخص فى أنه بعد تقطيع أوصال الآله أوزيريس القتيل التهمت هذه الأسماك جهازه التناسلى ، فكان امتناع الناس عنها على أساس أن بها قوة خطرة وخطيرة ، بل كانت هذه الأسماك تعبد فى بعض المناطق ، وقد بلغ من امتناعهم عن صيدها أنه إذا وقعت واحدة منها فى إحدى الشباك يلقون بالمصيدة كلها فى البحر ، مفضلين إلا يحصلوا على أسماك مطلقاً من أن يكون لهم محصول كبير بينه واحدة من هذه الأسماك النجسة المقدسة .

ومع ذلك فإنه بمرور الوقت وتقدم المدنية انقضت هذه الخرافات ، وأصبح للأسماك قيمتها الاقتصادية والغذائية ، حتى أنه كان يقام احتفال سنوى فى اليوم السابع من كل سنة جديدة ، يقتصر فيه أكل المصريين على أن يتناولا السمك أمام أبواب دورهم استجلاباً للرفاهية فى باقى الاثنى عشر شهراً ، واعتقاداً بأنهم بذلك يرزقون بمحصول وافر من السمك طول العام ، وكانت هذه الاحتفالات يرأسها الكهنة ويباركونها .

ومهما كان من ما قيل عن مدى امتناع أشراف المملكة القديمة ، وبعدهم الكهنة ، عن أكل

الأسماك وتأثير ذلك فى الحالة الاقتصادية للمصايد المصرية ، فإنه فى عهد اليونان والرومان قبل ذلك نرى أن الديانة التى كانت شائعة تنص على أكل السمك وتحدد استهلاك أنواع معينة منه فى المناطق المختلفة [٣] .

أولاً : أنواع الأسماك :

تعد حرفة صيد الأسماك من الحرف واسعة الانتشار فى العالم ، حيث يمارسها السكان فى كل المناطق الساحلية تقريباً ، وفى البحيرات الصغيرة والكبيرة وفى الأنهار والنهيرات ، وحتى فى القنوات والبرك ، وتزخر مياه المسطحات المائية بأنواع شتى من الأسماك ، ولكن يمكن أن نقسمها إلى قسمين كبيرين ، هما :

١- أسماك الماء العذبة Fresh Water .

٢- أسماك المياه المالحة (البحار والمحيطات). Salt Water

كذلك فإن مصايد الأسماك نفسها Fisheries تنقسم إلى المصايد الداخلية (المياه العذبة)، والمصايد الساحلية والشطوط Banks ومصايد أعالى البحار ، أو البحار المفتوحة Open Sea، كذلك فإنه اعتماداً على ما إذا كانت الأسماك تستهلك محليا أو تباع فإنها يمكن اعتبارها مصايد معاشية Subsistence Fisheries أو مصايد تجارية.

وليس هناك فواصل واضحة بين المصايد المعايشة والتجارية فى كثير من مناطق الصيد ، أو بين مصايد المياه العذبة والمياه المالحة ؟ ، ومع ذلك فإن الصيد التجارى للأسماك يختلف اختلافاً كبيراً حسب الأساليب المستخدمة والطرق وكذلك فى أنواع الأسماك التى يتم صيدها ، ومن ثم فإن تقسيم المصايد التجارية إلى مصايد المياه العذبة والمصايد الساحلية ومصايد الشطوط أو البحار المفتوحة يبدو ملائما [٤] .

وقصارى القول إن صيد الأسماك قد لعب دوراً مهما فى حياة أهالى الدلتا بصفة خاصة ، من أقدم العصور إلى وقتنا هذا ، حتى إن هذه الصناعة قد أوجدت فوارق ثقافية ومعنوية بينهم وبين سكان مصر العليا ، يدخلها الباحثون فى حسابهم عندما يدرسون الفوارق الأنثروبولوجية بين سكان الدلتا وإخوانهم وجيرانهم الجنوبيين من أهالى الصعيد ، ومما هو جدير بالملاحظة فى هذا الصدد كثرة الأدباء والشعراء فى الجهات الساحلية والقريبة من المصايد ، وما يقال من علاقة

ذلك بأثر طعان الأسماك وفاعليته فى الناحية الذهنية والنور الفكرى ، فنجد أن أهالى السواحل يكثر بينهم الشعراء والأدباء ولهم صيت بعيد فى النكتة وسرعة الخاطر [٥] .

ومن أهم السمات التى تميز عزبة البرج تعد موارد المياه بها حيث تطل على كل من البحر المتوسط ونهر النيل وبحيرة المنزلة ، مما منحها وفرة وتميز فى الأسماك التى تشتهر بها ، وبالطبع فإن هناك بعض المصطلحات بأبناء البلدة فقط والتى تطلق على كل مورد من موار المياه ، وقد تعددت آراء المبحوثين عند سؤالهم عن موارد المياه على النحو التالى : " بحيرة عزبة البرج مياه مالحة من البحر الأبيض المتوسط " ، " كما يوجد البحر المالح ليس البحر الأحمر ، ولكنه البحر المتوسط " ، " ويجب أن تكون الصيد فى البحر الكبير ، علشان نعرف نصيد لأن فى النيل الصيد بالمراكب الكبيرة ممنوع " ، " بنصطاد من البحر الأبيض المتوسط ، أو من البحر المالح ومية النيل " ، يقول أحد الإخباريين : "إحنا بنصطاد من منطقة العريش لحد الإسكندرية ، وأكيد طبعاً الميه بتكون مالحة" ، " ويوجد أيضا النيل ، المالح ، البحيرة اللى هيه بحيرة المنزلة " ، "ومن موارد المياه هنا البحر الأبيض المتوسط من الإسكندرية للعريش " .

ويذكر أحد الإخباريين من مجتمع البحث أن : " الميه بتاعه البحر ده تبقى من البحر المتوسط، إنما الميه اللى بتستخدمها على المركب بتبقى من الخزانات ومن العزبة ، وساعات من رأس البر ، لأن الميه هنا ملوثة ، وفى ناس ماتت من الميه عشان إحنا هنا فى العزبة عندنا مشكلة الصرف الصحى باينة قوى " .

وعلى حد قول الإخباريين : " إن الصيد بيكون من البحر الأبيض بميناء دمياط وبورسعيد فى الشرق ، وفى الغرب البرلس ورشيد وإسكندرية والسلوم وإسرائيل آخر حاجة، وكمان كل ميه ولها سمكها ، يعنى الميه القليلة بيبقى فيها الجمبرى ، ومن ٣٠ إلى ٤٠ بيبقى البربونى ، ودوت بيبقى العمق بتاع الميه وسمك النيلون بيقى من ٣٠ إلى ١٥٠ ، ودوت بيبقى الجمبرى " .

ويؤكد الإخبارى أن : " الميه العكرة مفيش فيها صيد ، الميه الصافية هيه اللى بنصطاد فيها ، وإحنا بنطلع نصطاد فى الحتت اللى حوالينا بس" ، والميه بتاعه الشرب مصدرها من دمياط من بساط كريم الدين ، " ونلاقى أن البحر بتاع ربنا ، فهو ملك للجميع ، وطبعاً هما بيصطادوا من الميه المالحة بتاعه البحر المتوسط .

ويؤكد أحد الإخباريين : " أما لما بنجهز لسرحة الصيد بنجهز الميه ، ودى أهم حاجة وبناخدها من برة ، يعنى من بيوتنا نملا براميل كبيرة بنمليها ميه ، بس لو إحنا فى الرحلة وعوزنا ميه

نغسل بيها حاجة أو كده بنأخد من البحر ، ولازم قبل السرحة بنأخذ من العزبة جراكن مياه تكفى طوال رحلة سرحة الصيد ، وبنملى الجراكن من الحنفيات وناخدها على اللنش ، وإحنا بنصطاد من البحر المتوسط وإحنا مسموح لنا لحد ميل يعنى لحد العريش والسلوم، إنما بعد كده ميبناش مسموح لنا .

ويؤكد إخبارى آخر : " واحنا المسموح لنا نصطاد فيه من البحر المتوسط ، وبنعدى على رشيد والبرلس ودمياط ، وللصيد فى البحر المالح فنلاقى المراكب الصغيرة هيه اللى بتشتغل فى النيل هنا ، وده على حسب إمكانية المركب اللى أنا عليه ، دى الأوابل والغزل بقاع المركب ، ومعظم الشغل يبدأ من بورسعيد إلى العريش ، أو من جمصه إلى البرلس ، والمنطقة بتاع عزبة البرج دى مفيهاش حاجة ، علشان كثرة المراكب عليها وتؤثر على السمك وفيه رشيد ودمياط الجديدة، وبنصيد فى المالح بره ، بس فى النيل لا لأن الميه قليلة وعكره، وإحنا بنشتغل فى الغرق ، ولما بيكون النيل مقفول نلاقى البحر مفتوح ما عدا فى شهر ٥ ، ٦ بتقف المراكب ، والنيل بيبأه مفتوح من شهر ٤ : ٦ وبنصطاد فيه السردين ، وبنصطاد من البحر المالح عند بورسعيد والعريش وبيكون بعيد لحوالى ١٠٠ متر تحت سطح الميه ، وبنصطاد كمان فى البحر المالح (البحر المتوسط) ، كما يوجد فرع رشيد وفرع دمياط ، وده فرع دمياط ، والمياه جاية ممكن من السد وراحة لغاية المتوسط ، والمياه ملهاش مورد معين ، والميه اللى بناخدها معانا علشان متخسرش لازم تتخزن ، فبنحطها جوه تنك على المركب ، وبتكون على قد الشرب ومش بنعمل بها حاجة تانية ، وساعات بنجيب الميه من رأس البر عن طريق المواسير اللى جاية من دمياط ، أو من بلد اسمها بساط كريم الدين ، وندخلها على الكابس ونكررها ونوزعها.

ويضيف آخر : " إحنا بنصطاد من البحر الأبيض ، ولما تكون معانا رخصة للبحر الأحمر بنروح نصطاد بس لازم المكنة تكون حلوة ، وجامدة علشان البحر الأحمر الميه بتاعته عالية ، وساعات بنصطاد من النيل بتعنا هنا ، وإحنا هنا فى عزبة البرج للوقفة بس ، وتمويل المركب وكل اللى عاوزينها من زيت وثلج وأكلنا وشربنا ، ولما بنيجى نصيد نطلع البحر علشان ميه النيل هنا دريجة ، ومفيش سمك أصلاً علشان نصيده سوا بالعدة (الشبك) زى مركبنا أو بالجر زى المراكب الثانية " .

ويؤكد إخبارى آخر : " إحنا بنجيب المياه اللى بنحتاج لها من رأس البر ، ومن ناحية الصيد بنطلع على المالح نصطاد ، ونواصل لحد الحدود مع أى بلد جمبنه ، وبنمشى أميال

وأميال، وبنصطاد بنصطاد فى الميه المالحة فى الغرب ، وبتكون فى البرلس وديت أحسن ميه فى الصيد".

ويضيف : " والبحر المتوسط لما بنطلع من الجنوب بنفوت على دمياط وجمصه والبرلس ورشيد، لحد مبنوصل الإسكندرية ، ومن الجانب الثانى بنفوت على بورسعيد والعريش وغزة لحد مبنوصل إسرائيل ، لكن ممنوع نعدى الحد ، وفى مراكب أكبر من دى بيشتغل بره الحدود ، وبعد السويس بيطلع ٢٠ : ٢٥ يوم ، وبنلاقى أن الميه اللى بنجبها من بساط كريم الدين ميه متلوثة، وهى سبب الأمراض اللى إحنا فيها ، كل البلد عيانه والواحد مننا ماعدش فيه صحة ، ده إحنا الميه اللى بتوصل لنا فى الحنفية وبنشرب منها ملوثة، والمفروض يبقى فيه شبكة علشان تنقى الميه " .

ويؤكد أحد الإخباريين : " إحنا كل شغلنا فى البحر بس ، والنيل لأ ، لأنه مفيش سمك أصلاً علشان نصيده ، والبلاد اللى إحنا بنعدى فيها جمصه ، البرلس، شربين ، وكمان البحر الأبيض المتوسط ، ومن إسكندرية وإسرائيل ، والميه الحلوة ، وبتكون فى الخزان وقت السفر عشان أكلنا وشربنا منه ، وفيه محطة تبع دمياط ، وفيها كمان أيضا خط يتبع المنصورة ، ولما اتعمل السد العالى غلب على البحر المياه ، بقت فيها نسبة من الملوحة " .

وأكد إخبارى آخر : " مفيش صيد فى النيل ، إحنا بنصطاد فى البحر بس، فى جمصه وبورسعيد والفلوكات الصغيرة هى اللى بتصيد فى النيل بس "، وعلى حد قول احد الإخباريين " إحنا بنتعامل مع البحر المتوسط ، لأنه أسطول كبير ، وعدد السفن ده ماينفعش فى النيل ، لكن إحنا فى النيل ممكن نشتغل بالفلايك الصغيرة ، لأن النيل ماينفعش يمشى فيه مراكب كبيرة ، واللى بيصطاد من النيل بيجيب من الذريعة والسمك الصغير ، و(عزبة البرج) بتطل على اللسان ، والنيل بيقابل البحر المتوسط ، والبحر بيحدد عزبة البرج من فوق وهو اللى ورى الجدار العالى اللى بيبنوه ، والنيل بيحدد والناحية الغربية لعزبة البرج، وهوه اللى بيفصل بينها وبين رأس البر ، وطبعاً الميه بتاعة الشرب اللى إحنا بنشربها هنا بتيجى من النيل ، لكنه قريب لينا ، لكن الميه اللى بنصطاد منها هيه ميه البحر مش النيل، لأن البحر سمكة أكثر وأكبر ، والرزق فيه أكثر من النيل، والمياه بتكون مكررة من كفر سليمان ، وبنحصل على الميه من الإسكندرية ودمياط " .

وأكد إخبارى آخر : " إحنا دلوقتى فى النيل ، لكن دى ميه مالحة جاية من البحر المتوسط ، أصل همه قافلين النيل من هناك علشان كده لو بصينه فى الميه هنلاقى ميه لونها غامق ومليانه

حاجات كده ، وده طبعاً جاى من الفلايك اللى بتمشى فى النيل وبتعدى الناس من بر لبر وبترمى زبالتها فيها ، وبترمى فيها جاز وزيت وسخ ، وده كله خلى الميه وحشه ، عشان كده مفيش فيها سمك كتير إلى فى نص النيل نفسه بين البرين ، وإحنا بنخرج نصطاد فيه من البحر المتوسط وبحيرة المنزلة ، وفيه مراكب أكبر بتروح الخليج (خليج السويس) ، وبتبقى من حديد والبحر الأحمر نصطاد من هناك ، يعنى الميه اللى بنصطاد منها أما البحر المتوسط أو البحر الأحمر ، وإحنا بنصطاد ودائماً فى الميه المالحة ، وديت بتكون فى الغرب عند البرلس وإحنا معندش ميه عزبة هنا ، بنجيب الميه من رأس البر بنجيب تانكات بعشرة جنيه ، والثلج اللى على السمك بيكون من مصانع الثلج ، ومفيش ميه من البلد يعنى نستحم فى البحر ، والمياه مالحة كانت بتيجى أيام النيل بتكون حلو ، الوقت الميه بتيجى من البحر مية ملحة ، مية الشرب بتيجى من البلد ، وبتخزن فى الخزان الموجود فى المركب علشان المركب بتطلع من ١٠ أيام أو ٢٠ يوم ، بتكون الميه الموجودة هيه ميه الشرب طول الرحلة ".

هنا هو كلام المبحوثين والإخباريين في عزبة البرج عن المناطق التي يصطادون فيها ، والمياه التي يحصلون عليها في رحلاتهم ، ونوع الأسماك التي يصطادونها ، كما تقدر كمية البروتين الحالية التى تقدمها مؤسسات صيد الأسماك بحوالى ١٦٪ من البروتين على المستوى العالمى ، وتعتبر لحوم معظم الأسماك مصدراً غذائياً أساسياً ، كما توجد أنواعاً أخرى من الحيوانات البحرية تعتبر طعاماً بحرياً مثل المحار (حيوان صدفى مائى) ، والقشريات وخيار البحر وقنديل البحر والبطارخ [٦] .

ويستخدم مصطلح الأسماك ليصف حيوان ذات عمود فقرى له خياشيم وأطراف فى شكل زعانف ، وتكون الأسماك ذات دم بارد وجسم إنسيابى منبسط يسمح لها بالعدم بشرعة ، وتتنفس الأوكسجين من المياه بواسطة الخياشيم أو أى عضو تنفس ثانوى ليمكنها أن تتنفس الأوكسجين ، ولها مجموعتان من الزعانف المزدوجة وعادة ما تكون واحدة أو اثنان ، ونادراً ما تكون ثلاثة زعانف فى الظهر ، والزعنفة الشرجية ، وزعنفة الذيل كما أن لها فكين وجلد عادة ما يكون مغطى بحراشف ، وتضع بيضا ، ويمكن تعريفها أيضا بأنها " حيوانات فقارية والفقارى عبارة عن حيوان ذات عمود فقرى ، كالأسماك والزحانف والطيور والثدييات ، وتعيش فى الماء مغطاه بحراشف وذات زعانف مزدوجة وتوجد منها بدون زعانف مزدوجة [٧] ، ومن أنواع الأسماك ما يلي :

١- فرس البحر:

الأسماك عبارة عن حيوانات مائية وفقارية ، ذوات دم بارد ، تتنفس عن طريق الخياشيم ، وجسمها إنسيابى مغطى بطبقة من الحراشف تعوم بواسطة زعانف ، أهمها زعنفة الذيل الرأسية وتتسم بوجود تجويفات للقلب [٨] ، ومن الأسماك التى تظهر فى دمياط حسب ما وجد فى تاريخ يتضمن أخبار مصر والقاهرة سمكة يقال لها (فرس البحر) .

قال صاحب هذا الكتاب : " وشاهدت مراراً وأنا بدمياط فى سنة اثنتين وستين وتسعمائة ، هذه الدابة التى تسمى هنالك فرسا ، وهى بالأوصاف التى ستذكر ، رأيت ثلاثة معا ، وولدت واحدة ببئر العدوة من جهة المنية ، وأحضروا إلىّ ولدها ، فتأملته ، وقيل لى : إن هذه الفرس لا تلد إلى فى البر ، فإن المصران الذى يعلق بولدها فيه طول ، ومتى ولدت فى الماء أكل الحيتان المصران ، فيموت الولد ، ثم اتفق أنه لما أعيد ولدها المذكور إلى البحر رؤى من الغد ميتا فى طريق دمياط من الجهة الأخرى ، والمصران مأكول ، وقد رميت بالبندق الرصاص فلم يقطع فيها ، بل كان يفترش على جلدها الرصاص كالعجين ، ورماها طبجى باشا بقلعة دمياط بزار بزان فيه وزن مائة وخمسين رصاصة فغاصت الطوب فى جلدها ثم وقعت منها فى ساعتها ، وكان بعض النشاب يغوص فى الفرس من تلك الأفراس إلى نصفها وإلى ثلثها " .

قالوا : " وما رأينا فرسا منهن ميتة إلا واحدة من قبل ذلك ، وليس لهن خوف من الإنسان وتقبل عليه فينهزم منها ، ثم يستدبرها وهى فى الوحل فيضربها بالعصا الشديدة فلا تتأثر" وفى خطط المقريزى : " أنه يأكل التمساح أكلاً ذريعا ، ويقوى عليه قوة ظاهرة" ، وقال صاحب مرأة الزمان : " فى النيل سمكة على صورة الفرس ، والمكان الذى تكون فيه لا يقربه تمساح".

وقال المقريزى فى عجاب المخلوقات : " فرس الماء هو كفرس البر ، إلا أنه أكبر عرفاً وذنباً وأحسن لونا ، وحافره مشقوق كحافر بقر الوحش ، وجثته دون فرس البر وفوق الحمار بقليل ، وربما يخرج هذا الفرس من الماء وينزو على فرس البر فيتولد منهما ولد غاية الجودة والحسن " .

حُكى أن الشيخ أبا القاسم عركان ، نزل على ماء ومعه حجرة ، فخرج من الماء فرس أدهم عليه نقط بيض كالدراهم ونزا على حجرته ، فولدت مهراً شبيهاً بأبيه عجيب الصورة ، فلما كان ذلك

الوقت عاد إلى ذلك المكان والحجرة والمهر معه طمعا فى مهر آخر، فخرج الفحل وانـ[illegible] المهر ، ثم وثب فى الماء ووثب المهر بعده ، فكان الشيخ يعاود المكان بالحجرة طمعاً فى رجوع المهر ".

وقال عمر بن سعيد : " فرس الماء يؤذن بطلوع النيل ، فإنهم حيث وجدوا أثر رجله عرفوا أن ماء النيل يصل على ذلك الموضع ، وسنة نافع لوجع البطن ، وذكروا أن السودان الساكنين بشاطئ النيل إذا أخذهم الفص يشدون السن على العليل فيزول الفص فى الحال ، وعظمه تحرق وتخلط بشحمه ويضمد بها السرطان فيردعه ويزيل أثره فى الحال ، وخصيته تجفف وتحرق وتسحق لنهش الهوام ، وجلده إن دفنت وسط قرية لم يقع بها شيء من الآفات ، ويحرق ويجعل على الورم فيسكن محله ".

وقد شوهدت فرس البحر فى النيل بأعلى الصعيد ، قال عبد الله بن أحمد بن سليم الأسوانى فى كتابه أخبار النوبة : " إن فيما بين دنقلة وأسوان كثيراً من القرى والضياع والجزائر والمواشى والنخل والشجر والقل والزرع والكرم ن ضعف ما فى الجانب الذى يلى أرض الإسلام ، وفى هذا المكان جزائر عظام مسيرة أيام ، فيها الجبال والسباع والوحش ومفاوز ، والنيل ينعطف من هذه النواحى على مطلع الشمس وإلى مغربها مسيرة أيام ، حتى يصير الصعد كالمنحدر ، وفرس البحر يكثر فى هذا الموضع ".

وحدثنى ميمون صاحب عهدة علوة ، أنه أحصى فى جزيرة سبعين دابة منها ، وهى من دواب الشطوط فى خلق الفرس وغلظ الجاموس ، قصيرة القوائم لها خف ، وهى فى ألوان الخيل بأعراف وآذان صغار كآذان الخيل ، وأعناقها كذلك ، وأذنابها مثل أذناب الجواميس ، ولها مخطم عريض، يظن المتأمل أن عليها مخلاة ، لها صهيل حيث لا يقوم حذاءها تمساح ، وتعترض المراكب عند الغضب فتغرقها ، ورعيها فى البر العشب وجلدها فيه متانة عظيمة يتخذ منه أتراس ". أ. هـ

ثم قال : وقال المسعودى : " الفرس الذى يكون فى نيل مصر إذا خرج من الماء وانتهى وطؤه إلى بعض المواضع من الأرض علم أهل مصر أن النيل يزيد إلى ذلك الموضع بعينه غير زائد عليه ولا يقصر عنه ، لا يختلف ذلك عندهم بطول العادات والتجارب ، وفى ظهوره من الماء ضرر بأرباب الزرع فإنه يراه ، ويرعى فى الليلة الواحدة شيئاً كثيراً ، فإذا رعى وشرب الماء قذف ما فى جوفه فى مواضع شتى فينبت مرة ثانية ، وإذا اتصل ضرره بأرباب الزرع طرحوا له ترمساً كثيراً جداً متفرقاً فيأكله ، ثم يعود إلى الماء ، فإذا شرب ربا الترمس فى جوفه وانتفخ فيموت ويطفو

على الماء ، والموضع الذى يرى فيه لا يرى فيه تمساح ، وهو على صورة الفرس إلا أن حوافره وذنبه بخلاف ذلك ، جبهته واسعة ".

قلت : " قد ظهرت فرس البحر بالنيل فى سنة أربع وتسعين وثمانمائة ، ورأيتها فى بحر الروضة ، وأقامت أياماً تظهر فاستبشرنا بعلو النيل فى هذه السنة، وكان الأمر كذلك ، فزاد النيل أصابع من عشرين ، وثبت ثباتا جيداً (أ . هـ بتقديم وتأخير) ".

ونقل أيضا عن صاحب مرآة الزمان : " أن فى النيل سمكة ، يقال لها شيخ البحر ، على صورة آدمى ، وله لحية طويلة ، ويكون بناحية دمياط ، وهو مسموم ، فإذا ترى فى مكان ناحية دمياط فالموت أو الفتن ، ويقال : إن دمياط ما تنكب حتى يظهر عندها ".

وفى كتاب الإفادة والاعتبار ، لموفق الدين عبد اللطيف البغدادى : " أن فرس البحر توجد بأسافل الأرض وخاصة ببحر دمياط ، وهو حيوان عظيم الصورة هائل المنظر شديد البأس ، يتتبع المراكب فيغرقها ويهلك من ظفر منها ، وهو بالجاموس أشبه منه بالفرس لكنه ليس له قرن ، وفى صوته صهلة تشبه صهيل الفرس ، بل البغل ، وهو عظيم الهامة هريت الأشداق حديد الأنياب ، عريض الكلاكل ، منتفخ الجوف ، قصير الأرجل ، شديد الوثب ، قوى الدفع ، مهيب الصورة ، مخوف الغائلة ، وأخبرنى من اصطادها مرات وشقها وكشف عن أعضائها الباطنة ، والظاهرة أنها خنزير كبير ، وأن أعضاءها الباطنة والظاهرة لا تغادر من صورة الخنزير شيئاً إلا فى عظم الخلقة ، ورأيت فى كتاب نيطوليس فى الحيوان ما يعضد ذلك ، وهذه صورته ، قال : خنزير الماء تكون فى بحر مصر ، وهى تكون فى عظم الفيل ، ورأسها يشبه رأس الفيل ، ولها شبه خف الجمل ".

وقال : " وشحم متنها إذا أذيب ولت بسويق وشربته امرأة سمنها حتى تجوز المقدار ، وكانت واحدة ببحر دمياط قد ضربت على المراكب تغرقها ، وصار المسافر تلك الجهة مغرراً ، وضربت أخرى بجهة أخرى على الجواميس والبقر وبنى آدم تقتلهم ، وتفسد الحرث والنسل ، وأعمل الناس فى قتلهما كل حيلة ، من نصب الحبال الوثيقة ، وحشد الرجال بأصناف السلاح وغير ذلك فلم يجد شيئاً ، فاستدعى بنفر من المريس ، صنف من السودان، زعموا أنهم يحسنون صيدها ، وأنها كثيرة عندهم ومعهم مزاريق فتوجهوا نحوهما فقتلوهما فى أقرب وقت بأهون سعى ، وأتوا بهما على القاهرة فشاهدتها ، فوجدت جلدها أسود اجرد ثخيناً جداً ، وطولها من رأسها إلى ذنبها عشر خطوات معتدلات ، وهى فى غلظ الجاموس نحو ثلاث مرات ، وكذلك رقبتها ورأسها ، وفى مقدم فمها أثنا عشر ناباً ستة من فوق وستة من أسفل ، المتطرفة منها نصف ذراع زائد ، والمتوسطة

القص بقليل ، وبعض الأنياب أربعة صفوف من الأسنان على خطوط مستقيمة فى طول الفم ، فى كل صنف عشرة ، كأمثال بيض الدجاج المصطف صفان فى الأعلى ، وصفان فى الأسفل على مقابلتهما ، وإذا فغر فوها وسع شاة كبيرة ، وذنبها فى طول نصف ذراع زائد ، أصله غليظ وطرفه كالأصبع أجرد ، كأنه عظم شبيه بذنب الورل ، وأرجلها قصار طولها نحو ذراع وثلث ، ولها شبه بخف البعير ، إلا أنه مشقوق الأطراف بأربعة أقسام ، أرجلها فى غاية الغلظ ، وجملة جثتها ، كأنها مركب مكبوب ، لعظم منظرها ، وبالجملة هى أطول وأغلظ من الفيل إلا أن أرجلها أقصر من أرجل الفيل بكثير ، ولكن فى غلظها أو أعظم منها " .

٢- سمكة البلطي ، والقراميط النيلية :

وقد عرف المصريون القدامى أنواع كثيرة من الأسماك مثل : سمكة البلطى ، والقراميط النيلية ومنها نوع له القدرة على إرسال شحنة كهربائية تعادل ٢٠٠ فولت وسمكة الميروك والبورى التى يعتقد بأنه هاجر من البحر الأبيض المتوسط، السمك القمرى، والأسماك ذات الفم الفيلى وأسماك اللاتس والأسماك النمرية ، واستخدموا طرق عديدة فى طهى الأسماك ، منها التجفيف فى الشمس أو التخليل [٩] .

٣- سمكة السردين :

ونجد أن منطقة عزبة البرج غنية بأنواع متعددة من الأسماك المختلفة ، فلعل المتأمل يجد أن فترة ما قبل الفيضان كان سمك السردين موجود بكثرة ، وبعد ذلك توقف لفترة ، ولكن ظهرت على أعماق تصل ما بين ثلاثة وعشرة أمتار مرة أخرى سمكة السردين ، وأثبتت الدراسات العلمية أن السردين لا يوجد فى موسم صيده فقط ، ولكن يوجد فى أنواع كثيرة ، وعلى أعماق كبيرة وليس فى موسم الفيضان بل على مدار العام [١٠] .

٤- أنواع أخرى من الأسماك :

وهناك أنواع أخرى من الأسماك يذكرها أحَد الإخباريين فى مجتمع البحث (عزبة البرج) وهى: " دنيس ، بلطى ، بورى ، شبار ، صُبيط ، كابوريا ، كاليمارى ، بياض ، قراميط ، المرجان، الباربونى ، لوت ن وكار ن سماك موسى ، سيوف " ومن الأسماك التى تظهر أيضا فى دمياط يوجد أنواع متعددة من الأسماك منها ما يعيش فى البحار وفى المياه العذبة بجانب أنواع أخرى

تعيش فى المجارى المائية الجبلية مثل النشار Char والقومبون النهرى (سمك من الشبوطيات) ، ومنها ما يعيش فى المحيطات كما توجد أنواع ذات دم بارد أو متغيرة الحرارة [١١] ، ويوجد أيضا أنواع للأسماك من حيث نسبة الدهون فيها وهى :

٥- الأسماك اللحمية :

هى الأسماك ذات اللحم الأبيض وهى قليلة الدهن مثل أسماك (البلطى، والبياض، والمرجان، والمكرونة ، والقاروص ، والدنيس ، والوقار ، وموسى) ، وهى أسماك لحمها أبيض متماسك نسبة الدهن تتراوح ما بين ٢ - ٥,٥٪ ، ويخزن فى الكبد .

٦- الأسماك الدهنية :

وهى أسماك داكنة اللحم وتشمل معظم الأسماك البحرية وذات نسبة دهن عالية تصل إلى ٣٠٪ ، ويوجد الدهن منتشر فى اللحم لذلك لحمها داكن اللون وهى عسرة الهضم مثل أسماك : (البورى ، والسردين ، والرنجة ، والقراميط ، والدنيس، والثعبان ، والسلمون ، والتونة) .

٧- الأصداف :

تعتبر الأصداف من الأسماك البحرية قليلة الدهن من ٣٪ إلى ٦٪ ، مما يجعل لون اللحم أبيض مثل (الجمبرى ، والكابوريا ، والأستكوزا) ، وهى مغطاة بصدفة أو غطاء خارجى لحمايتها ، وهناك بعض الأصداف مثل أم الخلول وغيرها ، تؤكل بدون طهى بعد فتحها وبعصر عيها الليمون وهى أسهل هضماً ، إلا أنها تسبب أضراراً خطيرة للإنسان خاصة إذا تعرضت للتلوث البكتيرى [١٢] .

ويعد من أهم أسماك المحيطات : سمك الرنجة والسردين والتونا ، حيث يتم صيدها بالقرب من سطح البحر ، والسمك المفلطح وأسماك القد " سمك يؤكل من أسماك شمال الأطلسى " ، والبلوق من نوع القدو توجد هذه الأسماك فى قاع المحيطات ، ولكن بالنسبة لأسماك المياه العذبة التى تتواجد فى البحيرات والأنهار فمنها الشبوط وهو سمك نهرى كثير الحسك وأيضا السَّلُوَّر [١٣] .

أمّا بالنسبة للأسماك النيل وهناك بعض الأسماء التى تطلق عليها [١٤] هذه الأسماك هى: (الكرشرة) اسمها العلمى " نربهس لاتس " ، ونوع جميل يشاهد فى البرك التى يكونها النيل بالقرب من رشيد ولحمه لذيذ واسمه " خروميس بوتيه " ، ونوع كان يسميه الأقدمون (ليبدوس) ،

وهى من نوع (الباربو) ، واسمه العلمى مسبران ليبدوس وكان فى عداد معبوداتهم ، وسمك آخر من نوعه استكشفه فورسكال وسماه (سيران النيل) ، واللبيس وقد استكشفه (رويل) ، ونوع يسمى (لنسك النيل) وهو سمك جميل فضى اللون ذهبى بريق البطن يوجد بنواحى طيبة فى أيام الفيضان ، ونوع آخر منه يسمى : (منسسك ببيبه) ربما كان نوعاً من أنواع السمك السابق ، ونوع منه يسمى (لنسسك طيبة) ، ويعرف عند المصريين باسم ايبيه ، وسمك موزمير (اكسيرنك) ، وهو الذى ذكرت عنه البيانات الخاصة بهجرته من مكان إلى مكان ، وكان قدماء المصريين يبجلونه ويكرمونه، وهنا نوع من السمك اسمه العلمى (مورميروس) وهو أصناف كثيرة منها : الصنف المعروف بالكلشفى ، والنصف المعروف بالعرسة ، والصنف المعروف بالحنفى، والصنف الذى يسميه المصريون بالقشرة ، ويشبه قليلاً السمك المعروف باسم سمك الكراكى أو القشر ... إلخ، والجرى أو سلورس ذو الأذنين ، وتسمى أيضا السلبة ، واسمها العلمى (سولوروس وريتاس)، والجرى أو سلورس أو الشلبة بأنواعها واسمه العلمى (سولورو مستوس) .

وهناك ثلاثة أنواع من الشلبة نوع منها لاهبى اللون يسميه الأهالى بالشلبة العربى ، واسمها العلمى (هببوفتالموس نيلوتيكوس) ، وهناك خمسة أنواع من الأسماك الغليظة أحدها هو ما يسميه المصريون بالشال ، ويوجد محفوظاً بالتحنيط فى مقابر طيبة ، وثلاثة أنواع من صنف آخر من الشال اسمها العلمى (سينودونتيس) .

والنوع المعروف فى الصعيد باسم البجتل والبجاس ، وقد يبلغ من الطول أحياناً خمسة أقدام ولحمه رخو تافه الطعم لا إقبال عليه ، والسمك المعروف باسم الدقماق ويسمى أيضا بالخنزير ، والسمك المشوك وهو سمك صغير الحجم يخشاه الصيادون كثيراً بسبب ما تحدثه أشواكه من الوخزات الضارة ، وبالنظر إلى هذه الخصية فيه سماه المصريون (شوكة) أو (أبوشكه) ، والقرموط ، واسمه العلمى (هيتيروبر أنشوس الجيلاريس) ، وهو معروف بقوته الحيوية وشدتها إلى حد أن مظاهر الحياة تظل بادية عليه بعد إخراجه من الماء ولو هشم رأسه ، وبه تتغذى الطبقات الفقيرة من الأهلين ، والرعد أو الرعاد ، يسميه المصريون بذلك، ولكن هذه التسمية لا تقى بما توافر فيه من الخواص الكهربائية الغريبة التى بواسطتها يوصل إلى أجسام الذين يلمسونه موجات كهربائية شديدة تضطرهم إلى التنحى عن الإمساك به فى الحال .

ومن الأسماك الموجود (الحيتان) ، المعروفة باسم حيتان سليمان ، وهى أنواع منها الحوت المعروف بالنفاش أو اللفاش ، والحوت المسند إلى (راسكال) والحوت المعروف باسم الراعى واسمه

العلمى هو (شراسينوس نيلوتيكوس) ، والحوت المسنن والحوت المعروف باسم (بس) وهو نادر الوجود لا يرى إلا بالقرب من طيبة (القصر) .

ومن أنواع السمك البارموزه ، وهو صغير الحجم كثير الألوان والجيه ، وهو كثير بالقرب من طيبة ، ولا يهبط للوجه البحرى فى النيل والملش والسردين السابوغة . ومن أنواعه كذلك : أبومنقار ، واسمه العلمى " هيميرليس " ، والبرنونى ، اسمه العلمى " مولن"، والبطيش ، واسمه العلمى " حيرنيدون فاسياتوس " ، والبطيط ، واسمه العلمى " موجيل سينالوس " ، والفهدة ، واسمها العلمى " باربوس برنس " ، والفرخة ، واسمها العلمى " موجيل سالينوس " ، والجورنتى، واسمه العلمى " تريحلا " ، وهو سمك منتظم الهيئة وفيه خاصية استنشاق مقدار من الماء وقذفه بقوة على الناس وهو لا يرى إلا أيام الفيضان ، والجرجار أو الزقزوق ، واسمه العلمى " يرسليوما بتنبى " ، واللبيس ، واسمه العلمى " لابيونيلوتيكوس " ، والشبار ، أو البلطى واسمه العلمى " ثيلابيا " ، والبياض ، واسمه العلمى " باجروس بياض " [١٥] .

كما يوجد بعض أنواع الأسماك فى جنوب أمريكا تستطيع أن تعيش بعض الوقت خارج المياه مثل السمك الرئوى وهو سمك يتنفس بواسطة مثانة هوائية وبواسطة الخياشيم أيضا .

ونجد من يصنفها إلى مجموعتين أساسيتين حيث تتضمن المجموعة الأولى : الأسماك الغضروفية . مثل أسماك القرش وأسماك الورنك " وهو سمك مفلطح طويل الذيل " وأسماك الراى أو الشفنين البحرى .

أمّا المجموعة الثانية ، السمك العظمى : ويوجد منها حوالى ٢٠٠٠٠ نوعاً من السمك العظمى ويعتبر الحوت من أكبر أنواع الأسماك بالنسبة للحجم ، حيث يبلغ طوله حوالى ١٥ متراص وهو من الأسماك الغضروفية ، ونجد أيضا من يرى بأن هناك نوع من الأسماك تستطيع الرؤية فى الهواء وتستطيع أن تصيد الحشرات الطائرة .

ويوجد الأسماك ذوات الأربع عيون ، وترى فى الهواء وتحت سطح الماء فى نفس الوقت ، ويركز الجزء العلوى من العين على الضوء فى الهواء ويركز الجزء السفلى فى الماء . ويتم تنمية حاسة الشم بطرقاً متنوعة ، ويوجد نوع من الأسماك تستطيع أن تتذوق وتحسن عن طريق البديل "عبارة عن زائدة استشعارية رفيعة متدلية من فم السمكة وتنمو أذن الأسماك ببطء" [١٦] .

٨- أشهر أنواع الأسماك في عزبة البرج:

أما بالنسبة لأشهر أنواع السمك الموجود بعزبة البرج قال أحد الإخباريين : " أن ده أنواع كتيرة ، زى الجمبرى ، والكابوريا ، والوقار ، والمرجان ، والبربونى ، ودنيس ، والبورى ، بس البورى بيكون من البحيرة لأنه مش حلو ، وفى المكرونة وغطا موسى ، وفى السرقوس ، والوحوش ولوت وتونة بس البياض بيكون فى البحيرة " .

بينما يرى البعض الآخر : " أن الجمبرى الأحمر والجمبرى القزازى والجمبرى الأبيض ، وفيه سمك البربونى والمرجان وسمك موسى والبلطى والشبار والموزه وغيرها من باقى السمك " ، ويؤكد إخبار آخر أن أشهر الأنواع اللى بتجيب فلوس الجمبرى بجميع أنواعه السبيط والوقار ، الكيلو بيجيب ٣٠ جنيه ، وأنواع كثيرة لكن أشهرها اللى بقولك عليه ده ، وتقدر الأسعار على حسب السوق وحسب الطلب غير كده يجى أسعار من مصر" .

ويؤكد آخر : " فيه كمان سمك التونة والوقار ومرجان والبربونى و٦ أكتوبر ، شان أول ما ظهر كان فى الحرب بتاعه ٦ أكتوبر ، وليلى علوى عشان سمكة حلوه وعينها خضر وشكلها حلو وقلنا نسميها ليلى علوى ، وعشان بتتزوق كتير " ، ويضيف إخباري آخر : " فيه كمان سمك المكرونة والقطط والضبع والشكوكة وأبوحنك والبربونى الكبير والمسخوط والبربونى الأبيض والجمبرى بأنواعه السوايسى والأزازى والأرض وسمك السبيط ، ووقار مارى وشكلوطان والأخطبوط والقروص ، والغيطانى والكابوريا ، والسمك اللى بنصطاده من البحر الأبيض زى البلطى والشبار الكبير والبورى والطبارة الكبيرة والسردين والكليون والبلاميطة والتونة والأكوفيا " .

ويذكر آخر : " وسمك الجمبرى له أنواع كثيرة ، زى القزازى وسويسى أحمر وأبيض وسركوس ونيبالون وفى بقى سمك سبيط وكالميارى وكابوريا وبربونى ومرجان وصب سرويديا ومغازل وغيطان ووقار وأروس ولوت وشبار وكونياس وبلميطة " .

ويضيف إخبارى آخر : " بأنه يوجد جمبرى أبيض وأحمر وأزازى وسويس ومركوس والسمك البربونى ومرجان وكابوريا وسيبيا والوقار والمغازل والمكرونة ، وفيه كمان سمك ولجه الحنشان والسبيط وشخلبطات وكريماريا وبربونى مزعوط وبربونى ظباط وبربونى أبيض وبربونى سمورة ومرجان وسيوف وبزوز غيطان " .

ويؤكد إخبارى آخر : " إحنا بنصطاد جمبرى وكابوريا وغيطان موسى والبربونى والمرجان

وأزازى وأحمر وأبيض وسركوس وجمبرى ونايلون وسبيط وبربونى وموزه وحينجل وكابوريا وبورى صغير والحنشان والسوار وسيوف (سمكة بيضة طويلة ورفيعة) ووقار وبراغيث وجمبرى صغير وكلامارى بيكون فى الشتاء ، وإحنا بنصطاد الجمبرى الأبيض وبعده القزازى والأزرق الناعم وعندنا الساركوس والجمبرى الأحمر والجمبرى الكبير والنايلون والمرجان والوقار والبورى والبلطى بيجى من السد العالى ودنيس وشبار والسردين والزغمرى والبلاطمة " .

ويذكر آخر : " المكرونة والأبيض والأزرق والأحمر الركوس والكابوريا والسبيط وسمك أبيض والسوريديا وأبوعينه شبه المرجان وعينه مكورة وأبوحنك وأسوار ومغازل والشغال والقطط ، وهناك أنواع أخرى مثل : بورى وطبار ذى البورى كده والرهبانه زى الطارة بس لها فى خدها بقعة صفراء ودنيس شكل الشبار بس بيضاء وقاروس شكل الوقار وبدان شبه الدنيس بس فى ذيلها دائرة سوداء اللون سمك بير ومياس ، ومكرونة والسرويديا والغزلان وحردون سكة مفرطحة ورأسه مثلث وله ذيل طويل وجميل ، وهناك أيضا سمك البلاميطه والسريدين ودنيس ومركدوة ومكرونة وسلاودى وزغومرى وكابوريا والدنيس واللوت وغطا موسى والسبيط والفراخ وتونة والمغازل والأخطبوط والأروس والمياس و٦ أكتوبر وسوار وكراميدا وبورى وسيوف وأشاكوزا وحنشان " .

ويذكر آخر : " إحنا عندنا وأزازى كبير ويسمى الجمفوى ومن العبور، والجمبرى سويسى وأحمر وأبيض وشركوس النايلون والكابوريا والسبيط والبربونى والكلمانى والسردين والبورى والبلطى والمرجان ، وفيه كمان سمك كثير زى براكسة وقرود وسيجان غبه وسوار وبغا وموزه وأبوكرش والكوتش وإطيان ، وسمكة الدنيس عبارة عن سمكة طويلة وذيلها رفيع والجمبرى الأزازى ، وده أغلى حاجة والجمبرى الأحمر والأبيض والسرفوحى وموسى وتسمى بالغيطان والمرجان والشبار ومكرونة والأروس اللى هى الوقار والبربونى والسردين والعجام ، والجمبرى والكابوريا فإنهما السمك المقدس عندنا وكلنا بنحبوه وفيه السمك البربونى والمرجان والوقار والمكرونة وأبوحنك والششينى والتونة والسيوف والسوار والصجان والباعة وغيرها كتير " .

ويذكر آخر : " وفيه كمان بربونى ومرجان وكليارو (أبوحنك) ودنيس ومغازل وحوش ووقار، وجمبرى أزازى بـ ١٣٠ جنيه ، وجمبرى سويس بـ ١٣٠ جنيه ودول درجة أولى وجمبرى أحمر وجمبرى أزرق وجمبرى أبيض وجمبرى سارموس وكابوريا وإمباس ولوت لازس الأروس وشخرم (ذى البلطى) جمبرى نايلون " ، ويضيف أحد الإخبارين : " فيه الوحوش والمرجان ووقار ومغازل وفى سوار وفيه الدرافين وفى شبين وفيه جلابش والجلخ والغبى ، وديت سمكة تبقى صغيرة وفريدة ، وديت زى السمكة الصغيرة بس طخينة والجمبرى بأنواعه (سويس وقزازى ونايلون وأحمر وابيض

وسرقوس وأزرق وابيض والبربونى) ، ونجد أن الجمبرى والكابوريا والبربونى والسردين والمرجان والجرانة بتيجى من البحيرة وبورى ووقار يتصدر ، ويروح مصر والإسكندرية ويروح لبنان ، كما يوجد الجران والهليلى والطيارة والأروس والشفش واللوت ، وسمك المرجان والوقار والجمبرى الأبيض فى الصيف كتير والجمبرى السويس قليل وله مراكب صغيرة مخصصة للصيد ، والمرجان والوقار والبربونى وقرود وقطط وسردين وشكولاتى وتونة وجبمرى وغيطان ورزق أبوكرش ، ومنه كمان أن الجبمرى الأبيض والسركوز ودول أرخص أنواع الجمبرى والجمبرى الأزازى والسويس ودول أغلاهم وبعدين الجبمرى الأزرق والأحمر ودول بعد الأبيض والسركوز ، وإحنا معظم شغلنا على الجمبرى وفى الشتاء السبيط والغيطان والسمك الأبيض وهو فى عمق أكبر .

ويذكر إخباري آخر : " يوجد البلطى والبورى والأستاكوزا فى المناطق الحارة وموسى والموزه والتعابين والسيبيا والفراخ والأخطبوط والجمبرى والكابوريا والشبار والبلاميطا " ، ويضيف أحد الإخباريين : " فيه سمك فراخ والسمك البربونى والسمك الدنيس وسمك المرجان والجمبرى بأنواعه زى الجمبرى الأبيض والجمبرى السركوس وجمبرى أزازى وسويس والنايلون وأنواع السمك كالوقار والبلاميطة والتونة ، وفيه الكابوريا وفى سمك اسمه ٦ أكتوبر ، وغيطان واستاكوزا ومكرونة بس هما دولت اللى أنا عارفهم " .

ويرى أحد الإخباريين أن هناك أنواع كثيرة بقوله : " لو أعدت أعدهم ممكن عمرى كله يخلص، بس أنا فاكره سطانى ودنيس وأبوغينه ووقار ولوت وأخطبوط وسبيط وصبار ربعة موزه وموزه رفيعة وموزه عريضة وموزه خضراء وصبار وحنشان والجران ، والجمبرى وأنواعه أزازى وسويس وأحمر وأبيض وساركوس ومغازل ، وحارث والشيلان وسمك ٦ أكتوبر والمرجان والكابوريا والباربونى وسبيط وكلامارى والسردين والوقار والقطبان والأسكومارى والسراويديا وموزه غب وهوزه سويسى ، وسبيط و٦ أكتوبر وغطيان وموسى وسيوف وشعور وجنزير دبارة وجرال وبورى وأروس والحيتان والفراخ وأبوحنك ومكرونة وبكلاس ومغازل سواء باغه وعدس وجمال وصيجان وشبار البلطى ، وموزه وغطيان وموسى وشابين ودراك وبلاميطة وتونة وسالولى وفراخ وديوك ومكرونة وسمك الشيخ على اسمه فى اليونان (خانو) وسمك أبوكرش والدنيس " .

ويضيف : " كما يوجد فى أنواع سمك كثيرة أوى ، وإحنا بنسميها أسامى كثيرة ، فى الجمبرى فى أزازى ، وده أغلى نوع من الجمبرى وفى السويسى ومن بعده الأحمر والأبيض والساركوس والنايلون وفى أنواع سمك كثيرة ومن السمك الأبيض البربونى والوقار والمرجان والموزه دى تبقى بيضه ومدورة والغبة واللوبوس ودى اللى هيه ذكر المرجان وفى الشاين وده سمك جميل

أوى والدراك والبلاميطة والتونة والسرويديا والفراخ والسديوان والمكرونة والشيخ على وأبوكرش والباغة والدنيس وفى الغطيان اللى انتوا بتسموها سمك موسى " (*) .

٩- أفضل أنواع الأسماك في عزبة البرج:

يفضل الصيادون بمجتمع البحث بعض أنواع السمك على بعضها الآخر ، حيث يقول أحد المبحوثين : « أن البربونى أفضل أنواع السمك ، عشان نظيف وغير ملوث وغالى، وأنا بفضل سمك البحيرة والمركونة والأروسيا » .

ويفضل البعض : السمك الأبيض والبربونى ومورجان وموزة وغيا ولوبوس وشابين ودراك وبلاموطه وتونة وسالمونى وفراخ ديوك ومكرونة وسمك الشيخ على ، اسمه فى اليونان « خانو « وسمك أبوكرش والدنيسة .

كما يرى البعض أن من أفضل الأنواع : الغيطان والجمبرى والكابوريا والمورجان والبربونى والدنيسه علشان أكله نضيف وكمان لحمه نضيف وحلو ، ويوجد أنواع أخرى مثل : الجمبرى الكبير السويس والخشن الأزازى أحسن أنواع السمك إنما أحسن أنواع السمك فى الأكل البربونى ، ونجد أن مدينة عزبة البرج مشهرة بالبربونى والسردين والوقار والمرجان والكابوريا والدنيس والجمبرى بأنواعه وغيرها كتير .

ويؤكد أحد المبحوثين أن : «أحسن الأسماك هو البربونى وسمك الوقار والجمبرى جميل طبعاً، والأحسن قوى الجمبرى السويسى ، ودوت لنهم فيهم نسبة بروتين وفوسفور عالى ، وويوجد البربونى ومرجان وجمبرى وكابوريا والبياض (فى البحاير) مرجان أبوحنك ، والسمكة البيضة الكبيرة دى والشعور ٦ أكتوبر ودنيس وجمبرى اسمه ساركوس وأبوكرش وأخطبوط وشخلبط ، ويوجد أيضا الصبير والصجان والغطيان والسمك الأحمر والسمك الأبيض، وأفضلهم السويس والقزازى لأنه كبير وغالى وسمك السكوز ، وهناك أيضا : بربونى ومرجان وسروديا وسردينا وسوبيا وكابوريا وبورى وشبار ووقار وبلاميطة وتونه والعرسة والشبين وأبوكرش والترسة والسبيط والنقط الجمل» .

والبعض يفضل أنواع للأكل وأنواع للبيع فنجد : البربونى والغيطان والوسيط والكابوريا

---

*( ) يمكن أن ترى صوراً لبعض أنواع الأسماك التي تشتهر بها عزبة البرج ، وذلك بالعودة إلى الملاحق الخاصة بالصورة من صورة رقم : (٤٩) إلى صورة رقم (٦٦) .

والجمبرى الأبيض للأكل ، والبيع والجمبرى السويسى والأحمر والأزرق والوقار ومرجان والسويبط والأبيض الكبير .

ويقول أحد الإخباريين : « الجمبرى بأنواعه السويسى والسركسوس والنيطون وسمك البربونى وسمك الغيطيان والوقار ودوت عشان بيكونوا خفيف على المعدة » ، ويفضل آخرون : « الجمبرى لأن الجمبرى بالنسبة للمراكب الجر وإحنا بيطلع لينا بعض السمك غريب زى الوقار ، أى سمكة عفرة كبيرة وأحسن حاجة الحنشان ، والنسبة الغذائية بتاعته عالية كبيرة وطعمها حلو ».

ويتفق معه آخر : « بأن الجمبرى والبربونى والمرجان لهم طعمهم حلو طبعاً واللى أحسن من كده ثمنهم غالى وأهو يساعدنا على المعيشة شوية ، والجمبرى فى المراكب اللى بتصيد جوه فى البحر فى رأس البر يجو يخدوا السمك عشان الفنادق ، لأن السمك ده بيكون طازه وأحسن نوع هو الجمبرى ، عشان ثمه غالى ، وممكن الكيلو يوصل ١٥٠ جنيه ، وأفضل الأنواع هى الوقار والجمبرى والبربونى ، ومش موجود دلوقتى كتير لأنه غالى والوقار ده حلو لأن لحمه مسكر ولحمه كثير » .

ويرى البعض أن : « أحسن الأنواع هى : الجمبرى عشان طعمه ، أما السمك الأبيض والوقار، لأنه بيتعمل شوربه والجمبرى القزازى والجمبرى السويسى والأحمر ، أكثر الأنواع بتكسب فلوس كثير عشان ممكن يوصل ثمن الكيلو حوالى ١٠٠ جنيه ، والجمبرى بأنواعه وهى الجمبرى الأزازى والجمبرى السويسى والسمك البربونى بتكون أحسن الأنواع عشان أحلى فى الطعم ونظيف ، ويكون سعره جامد ، يعنى غالى أوى، وأفضل أنواع الأسماك هى : الوقار والبربونى وشين وده أحسن سمك والشين مفيد للظهر والوسط ، يعنى اللى ظهره بيوجعه يأكل من السمك عشان ظهره يخف ويجمد » .

ويفضل أحد الإخباريين من مجتمع البحث : « أن أحسن الأنواع هى البربونى ، علشان طعمه خفيف وحلو ، وكمان الوقار وده حاجة لوحدها والبربونى بنعتبره فاكهة السمك ، وأحسن نوع طبعاً الوقار والمورجان والبربونى، وفيه نوع اسمه الميسى بـ ٢٦ جنيه ، ودوت علشان لحمه حلو وتحسى كده أنك بتكلمى سمك حلو ، وفيه كمان الجمبرى الأزازى والسويسى والأحمر دول بالتأريب ، أحسن أنواع الجمبرى لأن الأزازى ده أحسن نوع جمبرى ، وده بيبقى لونه دهبى وحلو قوى ، وده أغلى نوع ممكن ثمنه يوصل ٨٠ أو ١٠٠ جنيه ، والسويسى بعديه وده لونه ما بين الأصفر والأبيض وده ثمنه حوالى ٦٠ جنيه ، ووراهم الجمبرى الأزرق والأحمر والسمك الأبيض أحسن

أنواع ثلاثة البربونى والمرجانى والوقار ، ودول أحسن أنواع السمك ممكن تأكل فيها هنا وبيبقوا أحسن حاجة عشان طعمهم حلو قوى ، وشكلهم حلو كمان بيبقوا غاليين عشان كده بيبقوا أحسن نوع عندنا ، والجمبرى القزازى بـ ٨٠ جنيه والجمبرى البليفة بـ ١٢ جنيه ، والجمبرى الأبيض بـ ٤ جنيه ، وفيه فى نوع خاص جداً كبير حجمه وفى ثمنه وفيه لحم كثير ، وثمن الكيلو فيه تقريباً حوالى ١٠٠ جنيه بالميت» .

ويضيف آخر : « أحسن نوع الوقار وغطى موسى الكبير والجمبرى الكبير ، وده علشان أغلى أنواع السمك يعنى الكيلو فى الوقار ٣٠ جنيه ، والكليو فى موسى ٣٠ جنيه ، والكيلو فى الجمبرى ٧٠ جنيه ، والكيلو فى الأروس ٤٠ جنيه وده بيكسبنا فلوس عشان نعيش ، وأفضل وأحسن نوع سمك هو الجمبرى الأزازى ، وده بيبقى غالى قوى الكيلو منه بيوصل ثمنه بـ ٤٠ جنيه ، وبيبقى غالى أكمنه قليل فى السوق ، وطعمه حلو ونوعه كويس ، والجمبرى له أيام بيجى فيه هو الصيف والشتاء ، والسمك الأبيض والمورجان ، وكذلك الجمبرى أفضل نوع من السمك كله كويس وكفاية إحنا بنكله طازه» .

ويذكر مبحوث آخر : « أحسن أنواع السمك الوقار والمرجان ، طعمه جميل لا يأكله إلا الأكابر والصيادين وثمنه من ٢٠ جنيه إلى ٢٥ جنيه ، ويفضل البعض الوقار لأن لحمه كويس ، وبيبقى ثمين ، وما يكلش حاجة وحشة ودايماً الوقار ده بيأكل الحاجة النظيفة، وفيه برده المرجان والمرجان فيه المشوى وفيه المقلى ولحمه برده بيبقى كويس ، ولحمه زى اللحمه الجامدة وماهوش (مرء) يعنى طرى» .

ويعارض إخبارى آخر ذلك بقوله : « دى أمزجه بتختلف في الطعم ، والحاجات المتوسطة السعر الناس بتقبل عليها ، زى الجمبرى الأبيض والأحمر ، والصياد ذات نفسه صعب عليه يأكل جمبرى أزازى ، وده أحسن الأنواع فى الجمبرى وأغلاهم» .

قال أحد الإخباريين : « الوحوش والأسوار والكابوريا والوقار ، ودولت حلوين ، عشان بيبقى فيهم غذى بس فيه اللى بيبقى منهم عيان ؛ لأن بيبقى لا حسن من حرارة الميه اللى بيبقى منها ، والبربونى عشان أكله أحسن سمك ، والرجل لما بيأكله بيكون زى ما أكل لحمه وثمنه من ٥ إلى ٢٠ جنيه والجمبرى حلو ، ومايكلوش منه علشان غالى وثمنه ٨٠ جنيه ، والدنيس والأروس غالى علشان البطاريخ ، والحيتان بنطلع البطاريخ ونملحه ملوحة ونبيع الحيتان فارغة تتعمل شوربة ،

واللى هوه الجمبرى القزازى أغلى وأحسن ، لأنه أغلى جمبرى والوقار والبربونى والمرجان والقاروص أحسن سمك فى الأكل ، والوقار الكيلو بـ ٣٠ جنيه ، والأسوار أحسن سمك من ١٠ : ١٢ جنيه، وطبعاً الجمبرى ، وبنحب نعمل الصيادية وسمك بورش ده حلو فى الأكل ، وأفضل أنواع السمك هو الدنيس ، وهى تصدر لإيطاليا من حوالى سنة ١٩٨٥م ، وكان ثمنها حوالى ٢٠ أو ٣٥ دولار، ويصل ثمنه ٦٠ بالمصرى ، وهى لم تعد موجودة دلوقتى وهى قلت بنسبة ٧٠ ٪» .

يقول أحد الإخباريين : « أحسن حاجة طبعاً الجمبرى والوقار والمورجان والكابوريا، وإحنا بنعرفه من طعمه عشان كده بنحكم عليهم أنهم أحسن ، ودوت بيكون فيه فرق جامد بين أنواع السمك الثانية» .

ونجد أنه كما يوجد أنواع مفضله لدى الصيادين ، فهناك أنواع أخرى تسبب مصدر تشاؤم لهم، ويظهر ذلك بالنسبة لمجتمع الصيادين بالإسكندرية ، فهم يعتقدون أن الأسماك المفضلة لهم تجلب نوعا من الحظ ، والتى تثير التشاؤم لديهم مرتبطة بمواقف سيئة ، وتشير آراء الإخباريين إلى وجود أنواع من الأسماك يعتبرها الصيادون فألا حسناً ، ويستبشرون برؤيتها خيراً ، وفى المقابل تعد أنواع أخرى من الأسماك من وجهة نظرهم مبعثاً للقلق والخوف الذى يصل إلى حد التشاؤم من مجرد رؤيتها ، أو حتى مجرد التفوه باسمها ، فمن الأسماك التى يتفاءلون برؤيتها تلك الأنواع التى تعيش وتتحرك فى شكل أسراب أو تجمعات كبيرة الحجم ، ومن ثم يعنى وجود بعضها فى موضع معين مؤشراً لوجود المزيد، وبذلك يتوقعون مع رؤيتها رزقاً وفيراً ورحلة صيد موفقه ، خاصة إذا كانت من الأنواع التى لا يجدون فى صيدها ضرراً يلحق بهم أو بشباكهم أو غير ذلك من أدوات صيدهم .

وفى المقابل يتشائمون من أنواع أخرى مثل : ثعبان بحرى يطلق عليه صيادو المنطقة « المارينا » ونوع آخر من الأسماك يطلقون عليه « البلامة « ، وثالث يعرف بينهم بأسماك (السكوربوج) (تستخدم هذه الأسماك بعد إعدادها بطريقة خاصة فى علاج حالات التبول اللاإرادى) ، ورابع يسمى بأسماك (الفأر) ، فرغم ما يذكره الصيادون عن المذاق الشهى لبعض هذه الأنواع، بالإضافة إلى استخدام بعضها كمصدر من مصادر العلاج الشعبى لبعض الأمراض ، إلا أنها تشكل مبعثاً لتشاؤمهم [١٧] .

١٠- هجرة الأسماك :

الأسماك كغيرها من الكائنات الحية ، لها العديد من الأنواع ، فمنها المستوطن ومنها المهاجر، وهذه الأنواع المهاجرة تتعدد أسباب هجرتها كما يوضح الإخباريين :

فيرى أحد الإخباريين أن « الهجرة بتكون فى شهر ٢ ، لأن السمك بيكون مبطرخ وبيهاجر علشان يبخ البيض فى حته آمنة ، وأجاب آخر بيكون بعد موسم النقطة على البحر، ويكون فى شهر ٦ ، وإحنا فى فصل الصيف بنقف شهر ونصف فى شهر ٥ : ٦ عشان الولدة تكبر ، عشان كده السمك بيهرب من البحر للبر يعنى فى الماء القليل ، والسمك البربونى بيكون بعيد وبيجى فى شهر يونيو ويوليو للبحر بتاعنا يولد عندنا ، وهو ده اللى أعرفه بس معرفش حاجة عن الأنواع الثانية» .

ويذكر آخر : « من أنواع السمك اللى بتهاجر البورى والجنيات والغطيان والحنشان، يسافر لما تبرق شميه إحنا برق تباره نعرف إن السمك هيسافر فى مكان مبتعرفهوش ، بس الصياد بيلحق ويصطاد أو يروح فى حته ثانية مانعرفهاش ، أما الجمبرى فى أيام بيكتر فيها وأيام لا ، الجمبرى بيقل فى الشتاء، والمواسم بتاعته فى الصيف ما بنعرفش يروح فين» .

ويرى أحد الإخباريين : « أن السمك بيهاجر على العريش لغاية شهر ٥ بيجى من العريش الموسم بتاعه ، بيرجع من شهر ٩ لشهر ٢ فى العريش شهر ٦، ٧ فى دمياط ، كمان بيهاجر بره فى وقت لما بيكون بيحط البيض ويرجع تانى ، والسمك مفيش له مكان معين ، وماشى على طول البحر كبير بالنسبة هنا السمك ماشى على طول ، وممكن نجيب سمك معين يجبوا من البرلس ممكن بعد ثلاثة أيام يجيبوا من العريش ، فى السمك البربونى والمرجان والموزه والسبيا فى الشتاء لأنه بيمسك فى الحجارة اللى فى المايه ، وفى الصيف الجمبرى والكابوريا والغيطيان واللى هو سمك موسى ، وفى أول الربيع يبقى فى سمك تانى» .

ويضيف : « بالنسبة لهجرة الأسماك فى الشتاء الجمبرى هو بينزل تحت الرمل ، وفى الصيف يطلع على وش الماء والهجرة مبتحصلش ، ومش موجودة بالاستمرار» .

قال أحد الإخباريين : « فيه سمك صحيح مش بيبقى عندنا ، وإحنا بنجيبه من ليبيا، ودوت بيكون بسبب النوات وبيجلنا سمك من تركيا ودوت بيكون الوقار تقريباً ،بس مفيش عندنا سمك بيهاجر ، والسمك هنا لما بيكبر شويه فى بداية شهر ٦ ، ٧ بيمشى ناحية الغرب ، عشان يحط

البيض هناك والولده بتاعته وبعدين بيرجع ثانى ، إحنا بنصطاده أو لما بيجى فى شهر ٨ نلحقه فى أول ما بيجى بيكون كثير ، وبنلاقى أن السمك لما بيكون فيه جو شتاء بيعوم وبيهاجر ، والجمبرى مغطى فى بحيرة البردويل وبطلع منها فى شهور الصيف، وبيهاجر وبيجى فى العزبة هوه والكابوريا والسبيط بيهاجر فى شهر ٨ إلى شهر ٤ فى السنة الجديدة » .

ويؤكد إخبارى آخر أن : « السمك بيهاجر طبعاً عشان هو بيولد فى شهر ٦ ، ولما نحصل شهر ٨ بنصطاه وبيهاجر ١٠٠ قيمة تقريباً ، ولما بيولد مانقدرش نصطادوا ولا هو يقدر بيهاجر والسمك يهاجر زى السمان بالضبط والدنيس بيهاجر ، وبيبيض فى أى ميه سبحان الله عشان دى طبيعة السمك ، والجمبرى اللى هو الأحمر بيجى مهاجر من السويس، الجمبرى الكبير اللى هو أكير من الأحمر بيجى من البحر الأحمر بيجى ، وبعدى من قناة السويس زى السفن ، والبربونى بيجى من هنا من البحر المتوسط بيجى ينكب هنا فى عزبة البرج ، وسمك البربونى والمورجان بيهاجروا فى شهر واحد للدول الأوربية ، والسمك الكبير بيجى يولد هنا وبيهاجر ، وفيه أنواع تانية كثيرة من الجمبرى وما بيظهرش إلا فى الصيف ، وهو ما بيهاجرش والسمك البربونى والمورجان والمكرونة وأنواع السمك الأبيض كلهم بيظهر من شهر ٨ : ١٢ شهر « ، ويضيف : « ولما بيجى البحر فى شهر ٥ ، ٦ ، ٧ بيجى السمك بيبيض وبتربى ويخرج بره فى الفريق ويروح على الحجارة ، وناس بتطلع بره تجيبوا وبيهاجر علشان يدور على الأكل والضو من ٥ ، ٦ » .

ويذكر إخبارى آخر : « أيام « النوة « الأروس والدنيس بيمشى إلى ما شاء الله ، وكانت قبل ما البحيرة تنقسم مزارع كان السمك يفضل ماشى لحد ما يروح على صخرة فى إسكندرية ، ويأكل من هناك لحد ما النوة تخلص يرجع ويرجع كثير ، وعلشان الميه فى البحيرة ضحلة السمك لما يكبر بيهاجر منها إلى البلاد الإفرنجية ، والسمك اللى بيهاجر زى السمك الأبيض ، بس الجمبرى يردم نفسه فى الأرض ، والجمبرى الأزازى فى أيام مابنلقيش فيها الجمبرى الأزازى ، وأيام نصادف ونلقيه كبير هو أكيد بيروح فى حته بيتغذى منها ، وبعدين لما يكبر يرجع تانى ، وفى الشتاء بيهاجر سمك البرغوت ، ويرجع فى الصيف هو يردم فى الشتاء فى الأرض» .

ومن جانب آخر يرى أحد الإخباريين أن : « السمك لا يهاجر بس هو على طول ماشى ، مبيستقرش فى حته معينة على طول ماشى فى البحر ، السمك زينا كده ميستقرش فى حته معينة ، علشان كده إحنا لما بنرمى الشبك بنرميه على مساحات كبيرة ، والسمك الأبيض بيهاجر

اللى هو البربونى والمرجان ن بس برضه مابيهجرش غير الأنواع الكبيرة ، بس والسمك ده ساعات مابنلاقيش سمك وساعات تانية نلاقى السمك ، والسمك الأبيض هو اللى ممكن يعدى ويرجع أرض اليونانيين» .

ويطلق بعض الإخباريين على هجرة السمك أنه : « بيسافر شهور معينة ، زى البورى بيسافر فى شهر ٨ والأروس فى شهر ١ ، ٢ والشخش فى الصيف بيسافر ، واللوت موجود على طول والسردين ، و٦ أكتوبر ونقط والجران والهليلى هنا على طول والطبارة ، ومواسم السمك بيجى فى شهر ٦ من جنوب لبنان وقبرص ، وفيه موسم الجمبرى فى شهر ٦ والبربونى والمرجان فى شهر ٨ السمك الأبيض بيهاجر لما النوة بتبدأ حوالى من شهر ١١ من ١ ، وآخر عشرة إلى شهر ٣ ، والسمك مابيهجرش ، السمك بيعوم بين المياه ، وفى السمك اللى بنصاده جر ، وهو اللى تحت والسمك اللى بيعوم بنصطاده بالشنشلة ، لأنها هيه اللى بتصاد السمك ده» .

ويعارض إخبارى آخر : « السمك بيهاجر ويسافر زى السمان فى الموج العالى ، يعنى البحر عالى علشان بيبخ البيض عشان لو بخ فى المياه العادية بتتاكل الولده ، والهجرة دى تكون فى موسم الشتاء يخش فى الحجارة فى الدفىء ولازم السمك يخش فى شهر ٨ » .

قال أحد الإخباريين : « السمك لما بيتولد بيهاجر ، لأن الأرض مش حجارة بس فى البلاد الأوربية السمك اللى بيتولد مش بيهاجر ، يعنى مش بيمشى من الحته بتاعته ، ومفيش أمراض وساعات بيهاجر لأنه مش بيلاقى مكان يقعد فيه ، وهجرة السمك دى حاجة ما نعرفهاش ، بس الناس الكبيرة بيقولوا أن فيه سمك بيجى وبيمشى تانى ، لأنه مابيقدرش يعيش فى الأرض دى أو فى الميه دى، وفيه سمك بتهاجر عشان بيض وببخ والبيض ويعنى موسم (التزاوج والتكاثر) ، ويوجد بعض الأسماك تظهر فى فصل وفصل تانى زى الجمبرى ، يظهر فى الصيف والباربونى يظهر فى الشتاء» .

ويرجع أحد الإخباريين هجرة الأسماك إلى طبيعة الجو ؛ « لأنه يتأثر على السمك ويمشى فى الأرض ، وبنعرف من الميه إن مافيش سمك وفى شهر ٧ ، والسمك بيكون قليل لأنه بيسافر ممكن بيهاجر على البرلس ومن البرلس إلى اليونان» .

وهناك وجهة نظر ترى أن هذه ليست هجرة بقوله : « يعنى النفر مثلاً لما يلاقى فى الدنيا حر بيقولك أروح أصيف ، هو الجمبرى يجى فى الصيف وبروح فى الشتاء ، يعنى ينتقل من منطقة لمنطقة ، والسمك برده بيبقى من الشتاء للشتاء زى المورجان والدنيس والبابورنى».

ويذكر إخبارى آخر : « كل سنة السمك بيسافر ، بيعز الأرض ويبعز المكان ، لأن فى حته بيلاقى فيها أكله وحته ثانية مابيلقيش فيها أكله ، فبيسافر عشان يلاقى أكله اللى تقدر تعيش بيه ، والسمك بيسافر ناحية ليبيا ويفضل يسافر علطول ، وفيه سمك كبير اسمه وقار ، وده مابيتنقلش من مكانه عشان المكان مافيش منه خوف ، وبقى بالنسبة للسمك الصغير فبيسافر عشان بيخاف من المراكب لتصطاده أو السمك الكبير ليكله عشان كده بيهاجر » .

وذكر آخر : « السمك مابيهاجرش فى سمك أنواع كثير فى سمك بيعيش فى الرمل زى السبيبا والكابوريا ، وفى زى الجمبرى ، والسمك الكبير بيعيش فى الميه الغارقة ، أما الوقار بيعيش على الحجر ، ومابنصطادوش بالغزل بس بنصطاده بالصنانير بنحط له حنشان فى الصنارة » .

وذكر آخر : « ساعات السمك بيطلع بره شويه علشان الميه كثير ، وفى ساعات يجى جوه ، وكل ميه عندنا لها سمك مخصص لها زى ميه مشيه متر فيها الجمبرى ، وميه ١٥ متر فيه سمك السبيط فى سمك بره فى الثلاثينات والأربعينات ، ودوت البربونى الصغير والمرجان أما يعنى فيه ١٢٠ ديت فيها الجمبرى لينون ، والجمبرى الأزازى والجمبرى السركوس وسمك السبيط وإحنا عندنا السمك بيروح للميه الكثيرة ».

ويؤكد أحد الإخباريين أن : « السمك له هجرة فبنلاقى الجمبرى بيهاجر من شهر ٥ لغاية شهر ٧ أو لغاية شهر ٨ ن والسبيط بيهاجر من شهر ٨ لغاية شهر ٤ فى السنة الجديدة ، والسمك الأبيض والمورجان من ٦ لغاية شهر ٤ من السنة الجديدة ، عشان هو بيظهر فى السقعة ، وبنلاقى سبب هجرة السمك عشان إحنا مفيش عندنا جبال ، الأرض مكشوفة على طول ، فبيسافر السمك علشان هو ملوش وطن مابيركزش فى أرض واحدة ، عشان هو مش وطنى ، بس دلوقتى فيه لاسلكى نتكلم لو السمك كثير فى حته يقولى وأروح عشان السمك هناك كثير أو العكس ، والسمك دايماً بيتحرك مع الميه ، وإحنا هنا منعرفش مواعيد معينة للسمك ، ولكن بيكثر فى الصيف ، والرزق بيكثر ، وشهر ٨ الجمبرى بيطلع بالليل مع القمر، وبيكثر فى الموسم ده ، وفى الشتاء السمك الأبيض بيمشى مع حركة الموج، وبينفع نصطاده والبحر هادى بالليل ، والسمك الأبيض ده اللى هو « الوقار - البربونى » .

قال أحد الإخباريين : « الجمبرى بيكون فى الصيف من أول شهر ٦ لشهر ٨ ، ولما الدنيا بتسقع يدفن الجمبرى نفسه فى الأرض ، ودوت علشان تدفن وفى الصيف تبقى تخرج تانى ، وفى برده السويسى ودوت بيقل مش بيهاجر لأنه بيكون لسه مولود وصغير ، ومحدش بيرضه

يصطاده ، والسمك هنا لما بيكبر شويه فى بداية شهر ٦ ، ٧ بيمشى ناحية الغرب ، وده بيكون سمك الشنشلة ويروح ناحية لبنان ، عشان يحط البيض أو الولده بتاعته هناك ، وبعدين بيجى تانى وإحنا بنروح ، وراه نلحقه وبنصطاده منه اللى بنقدر عليه لما سمك الجر بيكون ثابت مبيهاجرش».

وأكد إخبارى آخر : « أن البحر الأبيض على طول ولاد بالسمك ، وده مدة الـ ١٢ شهر ، يعنى طول السنة كل شهر ولده سمك تختلف عن السمك الآخر والبحر بتاعنا مفتوح من العريش غالباً ، ومن ليبيا إلى مالطا والجزائر ، ومافيش حاجة بتحوش السمك ، والسمك بيجى من إسرائيل والعكس من مصر لهناك وبيروح إلى ليبيا ويستوطن هناك ، وأنواع السمك اللى بيهاجر السمك الأبيض كله زى الدنيس النواة المغازل بيجى عليه أيام الميه صافى ، والسمك مابيرتحش فى الأرض وبيغير أماكن ثانية ، والسمك مابيرتحش إلى على تبع الجو بتاع البحر « .

ويذكر إخبارى آخر : « والله كل فترة ولها سماكها اللى بتهاجر يعنى بنلاقى من شهر ٤ : ٦ بيهاجر الجمبرى بكل أنواعه ، الأزازى والأبيض والأحمر والركويس والسويسى الصغير « اليهودى « ومن شهر ٦ : ٩ بيهاجر البورى ، والخيان الجران والدنيس ومن شهر ٩ : ١١ بيهاجر الدبارة ، والفراخ وغيطان موسى « السمك الأبي « عموماً المرجان ، ومن شهر ١٢ : ١ يبتدى السمك يرد ثانى بعد ما يسافر ، وبالنسبة لهجرة الأسماك بنلاقى إن أكثر فصل بيكون فيه هجرة السمك هى فترة الشتاء ، نلاقى إن الأسماك بروحوا إيطاليا أو تركيا أو قبرص ، وكمان نلاقى إن الأم هى اللى بتيجى لأن منطقتنا رملية ، عشان كده بنلاقى كل أنواع السمك ، يكون هنا وكل نوع من السمك له ميعاد بيجى فيه عشان يتولد، ونلاقى إن الأم بتيجى عشان تنفض ، وتمشى والولدة لما يكبر بتسافر عشان يبدأ من شهر ١١ ، شهر يناير ، ونلاقى إن سمك الباربونى والجمبرى والدنيس والبورى والكابوريا ، كل دى أنواع بتسافر لكن الكابوريا مابتسافرش بس ممكن تروح المنطقة الحجرية ، ولأ أقولك : هو مواسم فى موسم السبيبا بيكون فى شهر ١٠ ، والجمبرى بيمسك من شهر ٩ ، ٨ ، ٧ ، ٦ ، ٥ ، أنواع الجمبرى أبيض إزازى ، نايلون ، ساركونى ، أحمر، أزرق، وكل صنف بسعر والسمك البربونى والمرجان والموزة والهوية ، والصيادين بيعرفوا الوقت اللى بيجى السمك البربونى ، والمرجان بيجى فى الشتاء بيطلع على الحجارة بيحصل ١٠٠ قامة بره ، وفى سمك بيجى فى الصيف البربونى بيجى من المناطق البارده والسبيبا بيجى من المناطق الربيعية ».

كما يرى أحد الإخباريين بمجتمع البحث أن لكل سمك أيام يظهر بها وأخرى بختفى فيقول أحدهم « دول يومين السبيط يتمتع فى الصيف ، والبربونى بيجى فى الشتاء ، والمرجان فى الصيف ، ولما الجمبرى والسبيط البربونى يمشى يمتنع خالص ، يعنى فيه فى الصيف سمك والشتاء سمك ، وهنا ده متتسماش هجرة ، بس السمك بيقل فى الارض الجوانية فى الشتاء ، والأنواع الى بتيجى هنا جمبرى نايلون ، بيجى من بره بيكون لونه أحمر بنصطاده بالغزل وفى جهاز الاسكانديل أو السبيبة الستالايت ، بيحدد الأماكن اللى فيها صخر والأماكن اللى فيها سمك» .

ويتفق إخبارى آخر بأنه : « مفيش هجرة فى البحر بتاعنا ، هو اللى ممكن يعتبر هجرة إن الجمبرى بيكون فى الأرض (قاع البحر) ، لكن بالليل أو لصبح بدرى بنصطاده من الميه بسهولة» .

وذكر إخبارى آخر : « والسمك بيخرج من البردويل ، ولما يكبر بيهاجر ناحية البلاد الأوربية ، السردين كان بيجى زمان على النيل - النيل دلوقتى قطع أيوه السنة اللى فاتت شهرين السمكة بتيجى شهر من مايه النيل ، الجمبرى الأزازى الأبيض والأحمر ما بيظهرش إلا فى الربح بيظهر الأحمر ، ولو موش بيهاجر بتسافر البلاد الأوربية زى ما تقولى الجو بيسخن عليهم بيهاجروا بيبعدوا عن الشمس عشان المايه القليلة بتبقى خفيفة على الولدة ، وكمان يوجد أيضا الجمبرى له موسم ، والباربونى والمورجان له موسم ، اللى هوه الشتاء الجمبرى شغله فى الصيف بيقل من منطقة لمنطقة ، عشان يولد لولدة تقعد ٣ أربع شهور الولده بتكبر اللى هيه المورجان والباربونى والجمبرى فى البرودويل فى الشتاء ، لما يجى الصيف يخرج من البردويل للبحر المالح لأن البردويل برد » .

ويؤكد أحد الإخباريين أن : « هجرة السمك يطلق عليها اسم البحر واقف، والناس بتقول السمك مسافر ، والبحر بيوقف ومبيبقاش فى سمك والكلام ده بيحصل فى شهر ٧ ، ٦ ، والناس بتقول أن السمك صغير ولسه هيكبر بس فى الوقت ده بيبقى فى سمك كثير فى بورسعيد ، وممكن يكون فى أرض فيها سمك كثير ، ممكن بتيجى مركب تفضل فيها لما تقطعه ، وبعدين السمك لما يشوف المركب كده يهج من الأرض دى ويهرب لبحيرة البردويل ، ويفضل فيها لغاية ما يكبر» .

ويختلف معه إخبارى آخر فى الرأى : « أنه يوجد هجرة للأسماك بقوله «مفيش هجرة للأسماك، بس يظهر أنواع سمك فى الصيف زى الكابوريا والجمبرى ، وفى الشتاء والسمك الأبيض اللى هو الباربونى والجبمرى» .

ويقول أحد الإخباريين : « لما الميه تتعكر السمك بيطلع وبيان ، والسمك بيتعود على الأرض معينة زى الجمبرى السركوس بيركز فى أرض جامدة والنيون فى أرض طريه ، وبرده الأبيض والأزازى والسمك ساعات يطلع لبره شويه علشان ، الميه كثيرة وفيه جمبرى يحب ميه كثيرة وجمبرى مبيحبش الميه الكثيرة ، والسمك اللى بيهاجر بره القار بس سمك الجمبرى ده وطنى وبتولد فى شهر ٦ والبربونى فى ٦ والسبيط فى شهر ١٢ بيبيض ، وبعدين يموت وده على أول شهر ٢ الغيطيان بولد شهر ١١ ، وسمك الدبارة بتيجى من ره ولو فى حته مفتوحة ممكن تدخل منها ، واحنا بنسافر اليونان علشان حالة الجو ، يعنى فيه جبال وهضاب ، وده بيحوش السمك ، لأن السمك بيجاور الحجارة إحنا أخر حدودنا فلسطين ، لكن رجلى بتاخدنى لإسرائيل ، لأن السمك هناك كثير عشان الأرض مرتاحة ، وكمان يوجد سمك بيهاجر واللى بيهاجر بيجى على الضوء، وفيه سمك زى الجمبرى بيولد فى شهر ٦ ،والسبيط فى شهر ١٢ بيبيض ويموت، والكبير يموت والبيض يفقس ، والكبير هوه اللى بيموت ، ونص السمك بيهاجر ، الغيطيان بيولد فى شهر ١١، والدبارة بتيجى من بره ولو فيه حته مفتوحة بيجى منها الأزازى ، وبيكون رزقه كثير» .

ويؤكد أحد الإخباريين على هجرة الأسماك بأن : « الدنيس بيجى من أوربا فى الشتاء ،وبعد ما يخلص الشتاء يجى من مكانه تانى سمك بربونى يجى مصر فى شهر ٣ يبخ الذريعة بتاعه ، ويقعد فى مصر لغاية شهر ٥ ، ٤ وكمان الجمبرى يبتدى من شهر ٥ لغاية شهر ١٠ يرجع يختفى تانى ، والسمك متلقهوش راكز فى حته واحدة ، فى سمك صغير اللى هو البربونى الذراع بيجى فى شهر ٧ ، وفى شهر ١٠ بيهاجر بروح إيطاليا ، والسمك الكبير الوحوش اللى بيهاجر بيبعد عن الأرض اللى فيها خطر ينزل الحجارة « حوش « ، ومركب غرقانه والحته اللى فيها حجارة بنبعد عنها لأن السمك الموجود فيها وحوش ، يعنى فى حته اسمها جزيرة ومحدش بيشتغل فيها ، والسمك دائرى مصيف مش حاجة يحوشها ، لأن مفيش حاجة بتحوش السمك إلا الحجارة ، وهنا مفيش حجارة والبربونى ، والمرجان أيامه الشتاء ، وفى الصيف بيبقى بسيط فى الغويط يبتدى السمك البربونى والمرجان وكده ، ولكن فى الصيف الجمبرى والكابوريا وحاجات تانية زى كده».

ويضيف آخر : « ومن الشهور التى يهاجر فيها السمك بنلاقى أنه بيهاجر فى شهر ١٠ ، والبربونى والمرجان يبقى صغير فى ١٥/ ١٠ بيروح إيطاليا واليونان ، وآخر شهر ٣ بيجى بيطرح على الحجارة ، واللى بيكبر فيه بنصطاده والولدة منه بتملى السواحل، واللى بيكبر منه بيروح إيطاليا واليونان ، وطبعاً فيه سمك بيهاجر بيمشى من منطقة لمنطقة أخرى ، وفيه نوعين من

السمك وهما السمك المهاجر ، هو بيمشى من الخارج وبيجى هنا وهو زى سمك الوقار ، والسمك التانى وهو السمك الوطنى مثل الجمبرى ، وهو بيبيض فى شهر ٩ تقريباً ذى أيضا الغيطيان يولد فى شهر ١١ . وسمك الطيارة بيسافر من بيره يعنى له موسم» .

و «أيضا فيه سمك بيهاجر ، يعنى فيه سمك بيولد بره وبيجى عندنا هنا ، والسمك اللى معروف عنه أنه بيهاجر كثير سمك « البارونى » ، والجمبرى وده على طول بيهاجر ، عادة كل السمك بيهاجر بس سمك البارونى بيهاجر أكثر فى الصيف ، وعلشان كده بيقل فى الصيف ، ويكثر فى الشتاء واللى بيهاجر بيجى على الضوء والجمبرى بيولد فى شهر ٦ ، والسبيط فى شهر ١٢ وبيبيض ويموت والبيض يفقس و (الغيطيان) بيولد فى شهر ١١ و(الدبارة) دى بتيجى من بره ، ولو فيه حته مفتوحة تجى منها (الأزازى) برده وبيكون رزق كثير» .

وبالنسبة للأسماك الموجودة بالنيل فنجد أن هذه الأسماك المختلفة فريقان: فريق يقيم باستمرار فى أماكن معينة ، والفريق الآخر من القواطع بتنتقل من مكان إلى مكان فى مواعيد مختلفة من السنة ، وربما بلغت الرحلة به إلى الأرجاء القاصية من الأرض ومن الأسماك النيلية ما يجىء من أعلى جهات النيل حتى يبلغ إلى مصبه ، فإذا جاء موعد الفيضان فى سبتمبر من كل عام أخذه الأهالى ، فكان لهم من الغذاء الطيب الوافر ، ذلك أنهم يلتقطون منه المقادير العظيمة فى الأرض التى يغمرها الماء بعد انحساره عنها وعودته إلى مجراه ، وبحيرة المنزلة القريبة من دمياط كثيرة الأسماك ، تصاد منها الأسماك بمقادير وافرة جداً ، فيتجر بها الصيادون ويصدر منها إلى جزر الأرخبيل ، وبلاد اليونان .

وقد زعموا أن الأسماك القواطع الرحالة تحتوى أجسامها علامات مؤكدة تدل على هجرتها ، والذى أجمع عيه العارفون بأحوال الأسماك وسلموا به أنها فى الوقت الذى تتجه فيه إلى مصبات النيل يصيبها بالجانب الأيسر من رأسها جرح أو أثر اصطدام ، بينما التى تصعد فى النيل من مصباته إلى أعلاه يكون ذلك الأثر فى الجانب الأيمن منه ، وبحسب الرأى الأول يكون الأثر ناشئاً من أن السمك يدنو من الضفة اليسرى للنيل اجتناباً لقوة دفع التيار ، وبحسب الرأى الثانى أن هذه الضفة تكون إلى يمينه .

نعم إن أحد المؤلفين المتأخرين الضليعين فى هذا الفرع من علم الحيوانات ، وهو الذى أخذنا عنه هذه البيانات ذكرها فى كتاب له ، ولكنه لم يذكرها من قبيل التعميم على الأسماك القواطع كافة ، بل جعلها مقتصرة على بعض أنواع فقط قال بالحرف الواحد : « إن السمك لا تهمه

سرعة التيار الذى يلقى فيه بنفسه من غير أن يتحرى الطريق الذى يلائه أتباعه ، بل عن هناك حاجة تدفعه إلى الحركة وترشده إلى الطريق ، وهى حاجة الانضمام إلى أفراد طائفته ، فتراه لهذا السبب يسارع فى الوصول معها على هذا الوسط الملائم ، لتوافر بواعث الطبيعة بالتزاوج

ومتى تم له ذلك وأراد العودة إلى الوسط الذى اعتاد الإقامة به والذى أقصاه عنه مؤقتا ذلك الاحتياج الغريزى فإنه يدنو من الشاطىء لمقاومة التيار الذى تفوق سرعته السرعة الطبيعية ، وبهذه المناسبة وحدها تحدث الجراح التى ترى على جانبى رأسه لأعلى الجانب الأيمن منه فقط ، وهو ما يثبت أن السمك فى صعوده للنيل التماس الأوبة إلى موطنه يسير بلا تمييز ، تارة إلى اليمين وطوراً إلى اليسار وسط الأعشاب النهرية والأحجار للتى تجد بينها بينه غذاء [18]

ثانيًا : أمراض الأسماك :

يقول أحد الإخباريين : « إحنا عندنا منعرفش الأمراض دى ، البحر نضيف والسمك حلو ، ولكن ساعات نلاقى بعض سمكات شكلهم مش حلو ، نقوم نرميهم » ، بينما يقول إخباريون آخرون : « لا هوه مش مرض معين ، بعض الأسماك عيان فى أرضه ، والأرض بتبقى جامدة ، والسمكة بتخس فى الأرض لو كانت سايبة ، وتيجى تفتح السمكة نلاقى طعمها وحش ، وهيه أصلا بتبان من الميه ، وزى متقول كده فايته» .

ويقول إخباري آخر : « الأمراض مبتجيش فى المياه المالحة ، السمك بيتعب ودى فى الولادة وبس ، والبحر مفيهوش تلويث ، بس لما حد يرمى كيماويات فيلوث الميه، والسمك فى المياه العذبة بيكون عنده أمراض بسبب المجارى ، لأه مفيش مرض معين يصيب السمك ، فإذا السمك لما يكون فيها بيض (بطاريخ) ، بتكون لحمها كويس ، ولما تبخ البيض بيكون لحمها طرى ووحش» .

كما يؤكد أحد الإخباريين : « أنّ السمك مبيعياش فى المالح ، لأن عشان سمك البحر أحلى سمك تكليه ، دا إحنا بنصدره كله ، بعد كده سمك البحر ، مشهور شهرة عالمية ، أما الأمراض نلاقيها فى البحيرة ، عشان سمك مزارع بيعدوه مخلفات ، وبيحطوا له كيماويات ، يعنى سمك الشبار بيسبب فشل كلوى ، وحاجات وحشة ، وإنما السمك اللى فى البحر بيتغذى طبيعى ، يعنى من الطبيعة عشان كده صحى» .

ويؤكد إخبارى آخر : « أنه مبيعرفشى الأمراض دى ، لأن السمك بيكون مبطرخ ساعة ميكون

فيه البيض ، وساعة لما يتجه بيفضه ، وكأنه صايم وشكله بيكون كأنه تعبان ، وده بيكون فى الصيف ، سمك المزارع هو اللى عيان ، بس ما نعرفش إزاى يعنى ، ويوجد سمك يبقى راعى ، ويتكون بطنه مش نظيفة ولكن ميجلوش عى» .

ويرى أحد الإخباريين أن « الأمراض إما بتيجى لهم من النوة الشديدة اللى بتبقى فى الشتاء ، النوة بتبهدلنا كثير ، مش بنعرف نعمل حاجة ، وساعات تبعد السمك مننا ، إذا كان البحر مليان ملوثات ، فى ناس بشعة بيرموا زبالة والبواقى بتعاتهم فى البحر ، وطبعاً إحنا بنتعارك معاهم ، لأنه بيتعب السمك ويضعفه ، وإحنا بنعرف السمك التعبانه من شكلها ، حيث بتبقى مسلوعة ما تنفعش فى الأكل ولا أى حاجة ، بنرميها على طول ، زى السمك الأبيض فى أيام بتكون فيها كويسة ومبطرخة وبعدين تنفض تبقى عيانه ، وفى الشتاء لو المايه ساقعة قوى ممكن السمك يموت من نفسه ، والسمكة العيانة بتبقى دايخة وتمشى تترقص فتدخل فى الغزل ، وفى سمك بيتعب لما يتعلق فى الغزل ويحاول يفلفص من الغزل ، ويتعب من كتر ما بيفلفص .

ويضيف : « السمك ما بيبقاش تعبان إلا لما يكون بيولد ، تلاقيه تعبان والسمكة طالعة باينه ، وتجى تمسكها تلاقيها طرية فى أيديك ، وتلاقى العظمة باينه والجمبرى بتلاقيه ، بردوا قشرته خفيفة ودا يبقى الكالسيوم بتاعتها قليلة أوى، والسمك البربونى بردوا تلاقى رأسه كبيرة وجسمه كأنه مسلول ، كما أن السمك بيكون تعبان فى أماكن ، وفيه أماكن سمكها بيكون ميت أو فى أماكن مابترميش ، لأن فيه حجارة أو مركب غرقانه ، وفى جهاز فى المركب من تحت اسمه إسكندرية ، فيه مرايه فى المركب بتشوف اللى منها بيبين إذا كان فيه حاجة فى البحر ولا إيه ، فيه سمكة بتكون طريه يعنى عيانه نرميها تانى فى الميه ، وتكون السمكة وحشة ، اللى يكلها يتقرف لأن طعمها وحش وبيكون فيها بطروخ وبتنفضه .

ويذكر مبحوث آخر أن : « البوابير لو رمت جردل بتاع غسول بيسمم السمك ويجيف ويطلع وحش طبعاً ، ولو السمك البربونى دماغه كبيرة وجسمه زى ما يكون مسلول يبقى هيبخ ولده جديدة ، وطبيعى مش بيتاكل إلا فى الشتاء ، والجمبرى لو لقيتى قشرته لينه وإحنا بنسميه مرض لين القشرة» .

ويرى إخبارى آخر : « أن سمكة المياه المالحة (الحارقة) ، ومفيش حاجة اسمها عى للسمك، بس سمك المزارع يوجد بها أمراض ، وسمكة المياه المالحة هى بس بتخس بعدما بتنفض البطروخ وبترجع تانى تملا ، والسمك لما ينفض البطروخ بتتعب ، زى الست الحامل في حالة الحمل ، بس

دى حاجة عادية ، يعنى مش مرض بس فيه حشرة بتيجى مع السمك بتسبب له العى ، لكن لحد دلوقتى مفيش حاجة خطيرة ، وقال الحاج سمير أنه بيهزل شويه من ١ : ١٥ يوم ، ويرجع لطبيعته وسمك البحر الأبيض هو الجودة نمرة (١) فى العالم ، ومتاز فى العزبة بالتسويق لليونان لكن المرض بيكون فى سمك المزارع» .

ويذكر إخبارى آخر : « أنه مفيش عى بيجى للسمك كمان هو فى البحر المالح والميه المالحة تقتل أى ميكروب ، ونلاقى إن أكثر الأسماك اللى مابتصابش ، أو مش يصيبها أى حاجة هى السردين والجمبرى عشانه بيكون على وش الميه ، لكن سمك الميه الحلوة ممكن يصاب بأمراض زى البلطى ونلاقى إن سمك البحر المالح أحلى سمك فى بلدنا ، والسمك لما بيولد بيضعف قوى، وممكن يموت ومخلفات مصارف الأراضى الزراعية بتجيب العى السمك، وكمان فضلات المصانع، يعنى التلوث كله بيمرض السمك « يعنى دلوقت مفيش عيه بيجى للسمك « غير التلوث»، يعنى زمان كان الونش بيجيب السمك بالطن ، بس دلوقت خلاص عشان التلوث السمك بقا بيموت حتى فى النوة» .

ويذكر أحد الإخباريين « والله ما فيش أمراض غير تسمم السمك وتلويثه ، وده نتيجة تلوث الميه ، لأن المسئولين بيجيبوا سمك فى مياه البحر ، ويجيبوا له جيفة وحمير ميته علشان السمك يأكل ويكبر ، ويرموا له كمان بهايم ميته علشان كده السمك دايما ملوث ، وإحنا هنا بنتعامل مع بحر كبير ما بيتأثرش فيه حاجات زى دى ، بس النيل هو اللى ممكن يتأثر بيها الأشياء اللى بتترمى فى البحر ، وطبيعة الميه الغويطة إنها بتكون نظيفة ، وأنا ماعرفش حاجة عن أمراض السمك» .

ويذكر إخبارى آخر : « وبتلاقى أن السمك لما بيطلع هنا بنعرف إن هوا وحش ، والسمك البربونى المرض يمسك فى دماغ السمك نلاقى دماغه كبيرة وجسمها أكنه فيه سل، والسبيط لما يجى الموسم بتاعها ولما تيجى تحط البيض بتاعها وتموت على طول ، المرض اللى بيصيب الجمبرى كده تلاقى قشرتها بتبقى لينه ، بيسموه مرض لين القشرة وبيبقى نقص فى الكالسيوم ، يبقى يعنى رايح للولاده الوقتى ، لما السمك بيولد وبيبقى فى بطنه ولده يبقى جسمه كبير ، ولما يبخ الولده بتاعته بيخس وبيبقى ضعفان ، يبقى عامل زى الست الولده بالضبط ، ونلاقى جسمه مسلول ورأسه كبيرة وكم يوم ويبقى حلو ويرجع لطبيعته تانى ، وغسيل السفينة بتأثر بردوا على

السمك لأنها بترمى بترول ومخلفات تانية ، وبتأثر على السمك والجمبرى لما يبقى قشرته لينه بردوا لأنه هيغير جسمه زى الثعبان لما بيغير ثوبه ، والسمك الكبير بيضرب السمك الصغير ، يعنى ممكن يكون السمك متعور وجسمه متجرح».

ويذكر إخبارى آخر : « لو السمكة طلعت حيه مش ميته مفيش أمراض ، أما السمكة العدمانه بنرميها ، ومفيش أمراض بتصيب السمك ، كل دى إشاعات إحنا بنملحها ، وبعد يومين بناكلها عادى والفسيخ بالنسبة للبورى بنسيبوا يصفى الميته من الدم بعد ما ينشف ، والسمك فى الميه الملحة مفيش أمراض علشان مفيش فيه تلوث فى البحر ، وفى المناطق الداخلية لو رميت مواد كيماوية بتلوث البحر وبتلوث السمك ، السمك فى المياه العذبة بيكون عنده أمراض بسبب المجارى ، والبحر مالح والميه حدقة ، فالسمك مبيبقاشى عرضه لأى مرض ، إنما الميه العزبة يتعرض السمك طبعاً لأمراض كثيرة ، والسمك كل سنة بيغير طبقته وقشرته ، فعلشان كده فى الميه المالحة مش بيكون معرض لأى مرض».

ويذكر إخبارى آخر : « أن السمك لما يكون فى آخر وقته بيتعب وميجيش إلا السنة الجاية، وعدم وجود ثلج على السمك يتعب على طول ويخسر، السمك اللى تعبان ننقضه ونرميه فى البحر ، لا مفيش ، لكن اللى سمعناه السمك اللى جاله مرض اللى فى المزرعة ، واسمه « نشوة « ودوت بسبب الأكل أو من تغير الميه لكن هنا مفيش غير التلوث »».

ويذكر آخر : « السمك ميمرضش إلا إذا كان فى الداخل ، يعنى فى النيل علشان المصانع واللى بترميه والملوثات وغيرها ، إحنا فى عزبة البرج منكلش سمك النيل علشان دى بنشك فيه نأكل سمك البحر بس ، وفيه تحليل البحر على طول ، فيه سمك فيه عيب خلقى يبقى فيها عين واحدة بتبقى ملوحة ، ظهرها محنى لفوق» .

ويذكر إخبارى آخر : « ساعات السمك بيبقى عيان ، بس سمك البحر المتوسط ميخوفش، إن الواحد يكله الأسماك اللى ناس بتربيها على أديها السمك لو عيه يصيب الإنسان ، بس البحر هنا نظيف السمك لو عيان ميتعبش الإنسان ولا حاجة ، وهنا فى صرف صحى ممكن يكون السمك طعمه جاز إنما بره العزبة لاء ميحصلش حاجة» .

ويذكر آخر : « مافيش مرض معين بيصيب السمك ، وأحياناً بيبأة فى بحور معينة بتصيب السمك زى بحيرة ناصر وبحيرة المنزلة ، والميه فيها كانت ممنوعة علشان الناس كانت بتسمم المزارع

وعلشان كده الميه قلت والسمك أتسمم من المادة الكيماوية اللى بيكبوها فى الميه ، وأحياناً فى شهر ٣ : ٤ بيخرج لنا سمك طبيعى ، زى سمك ليبيا فهو بيبان عليه المرض من شكله الخارجى (البرانى) ، ومفيش أمراض للسمك هنا عشان ميتنا هنا نضيفة ، مش زى ميه الترع والمصارف، والأمراض دى بتكون فى بلاد بره اللى بيكون البحر معادن أو تلوث فى الميه ، والسمك فى الصيف بيمرض أكثر من الشتاء ، يعنى بيكون طرى أو ريحته وحشة أو يكون قلبه مش نظيف» ، ويؤكد آخر: « السردين هو اللى بيجيله أمراض ، بس لما الميه الحلوة تنزل من المطر بتاع الشتاء يكون كويس ، واللى بيعيى السمك الميه الحلوة ، والمية الحادنه بتبقى تعبى ، والسمك التانى بيتختخ وبيكتر ، وسمك البحر مابيجلوش مرض خالص ، إلا لو إترمى فى البحر حاجة ذى الرصاص فالسمك يموت على طول ، يعنى يكون السبب الميه ، واللى يجى له عى على طول هو سمك المزارع ، وبتكون بطنه رعيه ، والذريعة هى اللى بتموت وتكون فى المزرعة» .

ويمكن أن تصاب الأسماك بمجموعة من الأمراض التى تؤدى إلى الإضرار بالثروة السمكية[١٩]، ويوجد هناك العديد من تلك الأمراض ، سواء كانت متوطنة أو وفدت إلينا مع جلب الأسماك من الخارج إلى مزارعنا السمكية ، وأهم هذه الأمراض :

١- الأمراض الطفيلية :

أ- الإصابة بطفيل الكوستيا Costiosis ، وتم عزل الطفيل من الأسماك المصرية ، خاصة أسماك البلطى وتصل نسبة النفوق إلى ٩٠٪ بين اليرقات والأصبعيات المصابة .

ب- الإصابة بطفيل الاكيتوفتيرياس Icthiophthirosis ، وتسبب بقع بيضاء وتتركز الإصابة فى الجلد والخياشيم فى أسماك المياه العذبة وأسماك الزينة، وتؤدى إلى نفوق عدد كبير من الأسماك المصابة .

ج- الإصابة بالطفيليات التى تتطفل داخل الدورة الدموية لأسماك (التريبانوسوما والكريتوبيا) تسبب فقر دم شديد خاصة فى أسماك المياة العذبة .

د- الديدان الداخلية ، وأهمها الديدان الورقية ، الشرطية ، الأسطوانية وشوكية الرأس ، وهذه الطفيليات تؤدى فى بعض الأحيان إلى نقص كبير فى معدلات نمو الأسماك ، وعدم وزنها مما ينتج عنه زيادة فى استهلاك العلائق .

٢- الأمراض الميكروبيولوجية :

وتشتمل على مجموعات مختلفة من الأمراض ، من أهمها :

أ - مجموعة الأمراض الفطرية :

١- مرض الصبرولجنيا Saprolegniosis ، والذى تم عزله من المزارع السمكية ، وتم انتشاره إلى أسماك نهر النيل ، مما يعد خطراً كبيراً على الثروة السمكية .

٢- مرض تعفن الخياشيم تسبب نفوقاً بالاختناق يصل إلى ٨٠ ٪ من الأسماك فى فترة لا تتعدى عدة أيام ، وذلك بسبب انسداد الأوعية الدموية للخياشيم .

٣- مرض الكانديدوميكوزس Candidomycosis ، تصيب الأسماك وخاصة لتلك التى تتعرض للتلوث بالمخلفات العضوية فى مياه الترع ، وبعض المزارع السمكية مما يؤدى إلى فقد العديد منها .

ب - مجموعة الأمراض التى تسببها سوء تخزين العلائق :

مثل مرض الاسبرجيلاس ، وتؤدى الإصابة بالمرض إلى ظهور وتكون أورام فى الأعضاء الداخلية خاصة الكبد .

ج- مجموعة الأمراض البكتيرية :

١- مرض التسمم الدموى بالايرموناس المتحرك Motile Aeromonas Septicaemia (MAS) ، ويؤدى إلى نفوق أعداد كبيرة من الأسماك المصابة.

٢- الأمراض التى تسببها الإصابة بالميكروبات العنقودية والسبحية والواوية وغيرها .

د - مجموعة الأمراض التى تسببها عوامل غير الكائنات الدقيقة (غير المعدية) :

١- الأمراض الناتجة عن التلوث البيئى للمياه الداخلية والخارجية والمبيدات الحشرية ومنتجات البترول .

٢- أمراض النقص الغذائى والمؤثرات الميكانيكية أثناء تداول الأسماك وأطوارها المختلفة داخل المزارع السمكية .

وترى دراسة بعنوان : « إعداد كبار السن والقطاع غير الرسمى فى مجتمعات الصيد فى جنوب إفريقيا » [٢٠] أن تعليم الكبار والتعليم والتدريب الفنى فى مجتمعات الصيد فى غرب كابى Western Cape بجنوب أفريقيا ، فتعتبر مجتمعات الصيد مهملة نتيجة التهميش الجغرافى والاجتماعى والسياسى وسيطرة توظيف القطاع غير الرسمى فى إطار استنزاف الموارد البحرية فى شتى أنحاء العالم ، فنجد أن خدمات القطاع العام أو الخاص تكون غير كافية لإشباع المناطق الريفية أو القطاع غير الرسمى وتشير هذه الدراسة إلى أن المدخل القطاعى يمثل أهمية كبيرة لمواجهة المشكلات الخاصة بالإنصاف والفقر فى تعليم الكبار وبرامج التدريب باستخدام المدخل المعيشى المتواصل كأداة للتحليل .

وقد يعتمد الصيد على الهجرة الموسمية لتلك الحيوانات باستخدام أساليب فنية متنوعة تتضمن القوارب المختلفة فى الصيد ، ويمكن تدعيم السكان فى المناطق السكنية المزدحمة بالاعتماد على طبيعة الموارد المتاحة والأسس الفنية للاقتصاد حيث تكون سعة البيئة غير محدودة بواسطة التوزيع الطبيعى للنباتات الأرضية والحيوانات مثلما يحدث فى اقتصاد الصيد.

إن قبائل الكواكيتل ، ونوتكا وتسيميشيان وغيرها من مكان الساحل الغربى لكندا تقدم أمثلة للاقتصاد البحرى فى فترة ما قبل الثرة الصناعية حيث كانت تعتمد على الصيد البحرى والصيد الموسمى لأسماك السالمون وغيرها ، فيتم جمع طعامهم وادخاره خلال فصل قصير نسبياً ، ويكون السمك المحفوظ طعاماً أساسياً وبقية العام مع وجود فترات بسيطة لممارسة أنشطة أخرى، فهؤلاء السكان يعيشون فى مناطق مزدحمة ، وفى مجتمعات محلية ريفية .

ومن ناحية أخرى ، توجد مناطق الميسوليتك والنيوليتك التى تقدم سمات مشابهة وتلقى الضوء على التأمل فى أن السكان الذين يعتمدون على الملاحة لهم موارد غذائية ثابتة ، ووقت فراغ كافى وأنماط سكنية مزدحمة ، بالمقارنة بالسكان الذين يعتمدون على الزراعة ، أو سكان البادية الذين يعتمدون على الموارد البرية فقط .

وبناءً على ذلك ، يوجد صعوبة عما إذا كان صيد الأسماك يجب تصنيفه كنوع فرعى من أنواع الصيد أم أنه نموذج مميز للرزق يقع وسيطاً بين صيد الحيوانات والبستنة (علم أو فن زراعة الأشجار المثمرة والخضر ونباتات الزينة) ، فبينما تعتمد اقتصاديات الصيد على الموارد البرية التى يتم صيدها وجمعها ، فإن التعقيد الاجتماعى لنوع مرتبط بشكل طبيعى بالموارد المحلية تم إثباته والبرهنة عليه فى السجلات الأركيولوجية والإثنوجرافية، إن المتخصصين فى

النظريات الكلاسيكية الذين يعتمد عليهم الأنثروبولوجيا من أجل الحصول على السلطة ، يعرفون القليل عن الصيد ، أو يلجأون إلى بعض الغرابات المنهجية لتشويش بعض الأمور لتتناسب مع نظمهم.

فعلى سبيل المثال ، نظر مورجان إلى الصيد على أنه مماثل لصيد الحيوانات ، ولم يشير ماركس إلى الصيد على الإطلاق ، وهذه الحالة أدت إلى ظهور صعوبات فى محاولات الأنثروبولوجين لتقديم تحليلات لاقتصاديات الصيد باستخدام المبادىء الماركسية.

لقد أفرزت العديد من المحاولات التى حاولت أن تضع نظريات فى صيد الأسماك نجاحاً مشوشاً ، ويوجد مفهوماً واحداً مفيداً فى شرح أنواع معينة للصيد يتضمن الصيد الفعال ، وهو « مأساة العامة « ، فلو أن السمك فى البحر كان مورداً عاماً أو مشتركاً ، ولا يوجد أحد قادر على أن يدعى ملكيته فيكون التركيز على عدد الصيادين ، حيث يسعوا فى الحصول عليه بقدر ما يستطيعوا حتى تتناقص كمية الأسماك المتاحة إلى أقل من نقطة قابلية التطبيق الاقتصادى، وعند هذه النقطة يتم تسرب بعض أو كل الصيادين ، وبالتدريج تزداد الأعداد مرة أخرى ويتم إعادة الدورة نفسها .

ومع ذلك ، ففى الواقع ربما يبحث الصيادين عن أنواع صيد مماثلة مع الاستعانة بأشكال محُسنة للمنظمة والأدوات الفنية ، وربما يتم صيد هذه الأسماك قبل عودتهم إلى ممارسة النشاط، ويؤدى ذلك إلى انهيار كامل للسكان المعتمدين على صيد الأسماك ، ويوجد العديد من هذه الأزمات فى السنوات الأخيرة ، وقد لعب علماء الأنثروبولوجيا دوراً حيوياً فى تحديد المتغيرات التى توضع وتقدم أمثلة على الاستغلال الزائد عن الحد فى عمليات الصيد التجارى الحديثة ، كما أن توصياتهم تم تناولها من جانب المنظمات القومية والدولية بهدف التوصل إلى أطر عمل حديثة منظمة .

ومن ناحية أخرى فتظل نظرية الصيد محيرة ، فقبائل مثل النوير فى جنوب السودان يصطادون السمك خلال فصل قصير من فصول السنة عندما يفيض النهر فيعتبروا صيادوا مواسم عشوائية ، ويشتركون فى صفات قليلة مع قبائل نوتكا ، ويعرفون القليل من الملاحين النرويجيين المعاصرين، ومع ذلك فإن علاء الأنثروبولوجيا المهتمين بالملاحة والصيد قدموا محاولات ليزودوا الصيادين بجميع الوسائل المتنوعة الحديثة المرتبطة بالصيادين ، مع الإشارة إلى الأصول المحلية للصيد أو علاقته بالرأسمالية ، ويكون الصيد فى بعض المناطق مماثل للنشاط الزراعى ، وفى مناطق أخرى

يمكن النظر إليه فقط من جانب علاقته بظهور « المركنتلية « نظام اقتصاى نشأ فى أوربا خلال تفسخ الإقطاعية لتعزيز ثروة الدولة من طريق التنظيم الحكومى الصارم لكامل الاقتصاد الوطنى وانتهاج سياسات تهدف إلى تطوير الزراعة والصناعة وإنشاء الاحتكارات التجارية الخارجية « ، وعلاقته أيضا بالرأسمالية الصناعية ، كما أن الصيادين أنفسهم لا يقلون رأسمالية أو عمال صناعية عن قاطني المدن .

وما يزال البحث المقارن فى اختراق الأسواق المرتبطة بالأسماك ، والعمل ورأس المال فى فترات معينة وفى أماكن معينة يتطلب اهتماماً كبيراً وخصوصاً فى حالة إعداد نظرية متقدمة ف الصيد.

ثالثًا : تصنيع الأسماك :

يمكن الاستفادة من الأسماك وتصنيعها من خلال [٢١] قسمين رئيسيين ، هما التصنيع للاستهلاك الغذائى الآدمى ، والتصنيع لأغراض أخرى ، وبالطبع فإن كلا القسمين يرتبط بالآخر ارتباطاً وثيقاً ، إذ يعتمد القسم الأخير على ما يتخلف من التصنيع للغرض الأول :

١- التصنيع بغرض إنتاج غذاء آدمى :

إن الأسماك من أسرع المواد الغذائية قابلية للفساد ، لذا فإن الحفاظ عليها يتطلب عناية فائقة منذ لحظة انتشالها من الماء وحتى يتم استهلاكها أو حفظها ، وقد تم ابتكار العديد من الطرق لحفظ الأسماك وتجهيزها ، ومنها التبريد والتجميد والتعبئة فى علب حافظة والتمليح والتجفيف والتدخين والتخليل .

ويعتبر التبريد وحفظ الأسماك فى ثلج مجروش ، أو فى الثلاجات عقب إخراجها من الماء مباشرة ، أهم وسائل حفظ الأسماك ، وخاصة أن سرعة فساد الأسماك تزداد فى درجات حرارة أعلى من الصفر المئوى ، وتحدث فى الأسماك عقب خروجها من الماء عدة تغيرات ، حيث يتجمع بروتين الخلايا ويتصلب الجسم وتعتبر هذه دلالة هامة على كون الأسماك مازالت طازجة ، فمبجرد زوال عملية التصلب ، تبدأ عملية التحلل الذاتى التى تنشأ عن فعل الإنزيمات على الأنسجة مسببة ليونتها ثم تغيراً فى طعمها ورائحتها ، ويعمل التبريد على تعطيل هذه العملية وليس توقفها تماماً ، إذ يتطلب إيقافها الوصول لدرجة حرارة التجمد، وتجدر الإشارة إلى أنه على الرغم

من أن التجمد يوقف عمل الإنزيمات المسببة للتحلل أو العفونة ، إلا أنه هو الآخر يحدث بعض التغيرات غير المرغوبة .

وهناك طرق أخرى من الحفظ لمنع فساد طعم ورائحة السمك ، ومثال ذلك ما يستخدم فى حالة سمك التونا الذى يتم تعبئته فى علب من الصفيح ، إذ قلما يؤكل طازجاً ، نظراً لرائحته النفاذة غير المرغوبة ، حيث يعامل أولاً بالبخار الحى قبل تعبئته ، وهناك أصناف عديدة ذات طعم ردىء غير مقبول ، لذا فهى تحفظ بالتخليل حيث يكسبها الخل والتوابل طعمها المقبول .

وكان فيلق من الباحثين المصريين قد كشفوا إمكانية توظيف سمك المبروك الذى ينتشر بالنيل فى صناعة نوع محلى من المضادات الحيوية يمكن استخدامها فى علاج حالات صحية حرجة ، مما يغنى مصر عن استيراد أنواع كثيرة من هذا الدواء ، ويتيح فى نفس الوقت إقامة مصانع لتعليب سمك المبروك واستخراج بودرة من لحمة وعظامه بعد التجفيف ، وقد ثبت أن هذه الأسماك من نوع المبروك تتركز بها مادة البروماتين ذات الفاعلية العالية كمضاد حيوى .

٢- التصنيع لغير الاستهلاك الآدمى :

يوجه ما يزيد عن ثلث الناتج العالمى من الأسماك إلى أغراض التصنيع، ومن أهمها : صناعة المساحيق ، وزيت السمك ، والتى تدخل فى تغذية الحيوانات المختلفة ، وتستخدم زيوت السمك فى الصناعة فى دباغة الجلود وإنتاج الصابون والجليسرول وصناعة السمن ، ويستخلص الزيت من كبد الأسماك وبخاصة أسماك القرش والتونة والراى ، أو من عضلات الأسماك كما فى السردين ويعد الزيت مصدر لفيتامين أ ، وبالنسبة للزيوت منخفضة الجودة فتستعمل فى الطلاء وصناعة المطاط الصناعى وأحبار الطباعة والراتنجات والتشحيم والصابون والمنظفات وأدوات التجميل والمبيدات ، وتحتوى قشور السمك وكذلك القشريات البحرية على مادة الكيتين وهى عبارة عن مادة تتكون من السكريات التى توجد فى الماء نتيجة لتحلل القشور طبيعياً ، وتستخدم فى العديد من الأغراض الطبية والصناعية والزراعية ، وتنتج كل من اليابان وأمريكا هذا المركب بشكل تجارى تحت اسم شيتازين ، حيث يستخدم فى صناعة خيوط الجراحة وكرقع للجلد ، وفى صناعة المستحضرات الطبية ، وكلصق طبى للحروق ، كما أنه يدخل فى صناعة قوالب الأسنان ومن ناحية أخرى يدخل هذا المركب فى صناعة التصوير والورق .

ومؤخراً ، أعلن عن قيام علماء شركة أرتيمز Artemis لصناعة الأدوية فى كولون بألمانيا

بالاشتراك مع معهد ماكس بلانك الألمانى ، بمشروع لتكثير أسماك الزيبرا الصغيرة بهدف الاستفادة من تركيبتها الجينية فى صناعة الأدوية المضادة لداء المفاصل والسرطان والروماتيزم ، ويمكن سر المشروع فى تشابه التركيبة الوراثية للإنسان وسمكة الزيبرا بنسبة ٩٠ ٪ .

ويجرى العمل حالياً أيضا على محاولة عزل مورثة أخرى فى هذا النوع من السمك قادرة على إيقاف نمو وتوسع الأوعية الدموية ، بعد أن لاحظ العلماء قدرة هذه السمكة الصغيرة على توسيع أوعيتها ومدها بشكل استثنائى [٣٢] .

كما ظهرت صناعة صيد الأسماك فى نيوزلندا من قديم الأزل ، عندما قامت السفن الشاطئية التى كانت تسافر رحلات لمدة يوم أو ثلاثة أيام بصيد الأسماك ، وقد تطورت صناعة الصيد عام ١٩٠٧م ، عندما ظهرت سفن مثل سفينة التَّدولة البخارية نورا نيفن Nora Niven حيث كانت هذه السفن كبيرة وتستطيع القيام بمغامرات فى مجال الصيد ، وذلك ساعد على اتباع أساليب الصيد الجديدة مما ساعد فى تحسين أحوال العاملين فى مجال صناعة صيد الأسماك .

لقد أنشئت هيئة صناعة صيد الأسماك فى نيوزلندا عام ١٩٦٣م ؛ لتمثل المصالح والاهتمامات وتعمل على تحسين تطوير صناعات الأطعمة البحرية ، والتزمت الهيئة بتطبيق مبدأ الاستخدام الكامل للموارد البحرية للدولة على أساس متواصل ، كما تعمل جنباً إلى جنب مع الحكومة والسلطات الإقليمية فى عملية صنع القرار ، وتساعد على تطوير الصناعة وتوسيع نطاقها .

ومن أهم وظائف الهيئة أيضاً أنها تعمل على تطويره وتحسين التجارة فى فى نيوزلندا ، وعلى المستوى الدولى فى عمل الشراكة فى الصناعة ، وما إلى ذلك ، وتعمل الهيئة على تحسين عمليات التنسيق المرتبطة بصناعة الأطعمة البحرية ، كما تعمل على جذب اهتمام الحكومة والصناعة إلى المناطق اللازمة لإجراء البحوث وتطويرها .

إن تطوير مؤسسات صيد الأسماك كان له تأثير ملموس ، فقد ساعد ذلك فى تطوير صناعة الصيد والاقتصاد النيوزلاندى ، واستمر تطوير البحوث بواسطة المعهد القومى للمياه والبحوث الجوية ، وكذلك ثم تطوير صناعة الصيد، ولفترات طويلة قامت الحكومة النيوزلاندية بتدعيم بسيط لصناعة ضيد الأسماك ، وبناء على ذلك حصلت معظم السفن الأجنبية على نصيب الأسد فى الاستفادة من موارد الصيد الغزيرة .

وتم إنشاء نطاق اقتصادى على امتداد ٢٠٠ ميل من نيوزلندا ليساعد فى السيطرة على أسهم الأسماك ،وذلك يعنى أن نيوزلندا فقط أو السفن الحاصلة على رخص فى نيوزلندا تستطيع أن تمارس صيد الأسماك فى حدود ٢٠٠ ميل ، ويعتبر هذا النطاق من أكبر المساحات فى العالم .

إن البيئة الخالية من التلوث فى نيوزلندا تمثل موطنا هاماً لأنواعاً كثيرة من الأسماك ، وتتعامل مؤسسات الصيد التجارى مع أكثر من ثمانين نوعاً ، ويتم تقدير الأسهم سنوياً ، ويتم السيطرة على جهود الصيد ، كما أن ظهور نطاق إدارة الأسهم فى عام ١٩٨٦م قد ساعد على استمرار صناعة صيد الأسماك للأجيال القادمة .

ولقد شاركت ماورى Maori فى الصيد سواء التجارى أو الصيد من أجل الترويح ، وفى عام ١٩٨٩ وافقت الحكومة على قانون مؤسسات الصيد فى ماورى Maori ، وتم إعداد هذا القانون ليعطى ماورى دوراً حيوياً فى صناعة الصيد ، وكجزء من اتفاقية ويتانج Treaty of Waitang التى تم توقيعها فى عام ١٨٤٠م ، وقد ازدادت دخول أعداد كبيرة من سكان ماورى من خلال صناعة الصيد عن طريق شراء أسهم إضافية ، والدخول فى مغامرات الصيد .

وبينما نجد أن صناعة صيد الأسماك تتناقص فى بعض المناطق من

العالم ، فنجدها تنمو فى نيوزلندا ، كما تظهر سفناً حديثة يتم تصنيعها أو شراؤها من أجل الصناعة ، وتكون سفن التدول الحديثة أفضل من السفن القديمة ، ولكن مازال العمل شاقاً ويستغرق وقتاً طويلاً ، وتساعد صناعة الصيد فى نيوزلندا فى توظيف آلاف من الناس سواء على الشاطئ أو للعمل فى البحر .

وقد تطورت صناعة الصيد تطوراً كبيراً هذه الأيام نتيجة للتغيرات التكنولوجية والسفن الكبيرة وقوة العمل الماهرة ، سواء فى الحر أو على الشاطئ، وتساهم صناعة الصيد الآن بأكثر من بليون أو مليار دولار فى العام فى الاقتصاد النيوزلاندى ، وسوف تتطور صناعة الصيد عن طريق التخطيط الدقيق [٢٣] .

فتشير دراسة بعنوان العودة إلى الصيد الإنتقائى ، من خلال المعارف المرتبطة بمؤسسات الصيد الأهلية ، إلى أن إعادة تعديل جهاز الصيد التقليدى الملائم لإيكولوجيا يمثل أحد الطرق للتوصل إلى مؤسسات صيد مستديمة ، كما تؤكد هذه الدراسة أن هذه الوسائل التكنولوجية قد ارتبطت بأشكال معينة لإدارة الموارد التى تحدد الضغط على الإنتاج ، وتم تحقيق ذلك من خلال توضيح

الارتباط بين جهاز الصيد التقليدى والمعارف الأيكولوجية المحلية المرتبطة بإمكانيات الصيانة المعاصرة ، وقد أوصت الدراسة بضرورة التعاون بين الصيادين وذوى الخبرة ، وكذلك ضرورة توزيع واستخدام الموارد بفاعلية ، كما يجب تطبيق التكنولوجيا التقليدية والمعارف الأيكولوجية لإدارة الموارد المعاصرة[٢٤] .

وتمثل الأسماك أهمية كبيرة كطعام أساسى للشعوب فى شتى أنحاء العالم سواء عن طريق صيدها من البحار ، أو تربيتها مثل تربية الدواجن ، وتستخدم الأسماك للترويح من خلال الصيد بالصنارة أو تربيتها ، وتلعب الأسماك دوراً مهما فى العديد من الثقافات على مر العصور وتخدم كرموز دينية فى العديد من المؤلفات أو الأعمال السينمائية الشائعة [٢٥] ، ويجب وضع أنشطة الصيادين الريفيين فى الاعتبار ، حيث إنهم يمثلون جزءاً هاماً من الاقتصاد ، ولا تتضح أهميتهم فقط بالنسبة للسكان الفعليين ولكن أيضا فى توزيعهم على النظام الاقتصادى والغذائى للمجتمع المحلى .

وتكون الأسماك طازجة أحياناً ، ولكن فى أغلب الأحيان تكون مجففة أو مملحة ، وتمثل الأسماك وجبة كاملة مع الأرز بالنسبة للمزارع فى معظم دول الشرق الأدنى .

وتتمثل مكونات الأسماك جزءاً هاماً فى البروتين الحيوانى والدهون فى الغذاء الأساسى لأن اللحوم تكون نادرة وكذلك لحم الغزال حتى لو كان متاحاً ، كما يتم تناول العديد من بدائل الأسماك مثل الكميات الكبيرة من الجمبرى والفريدس والكابوريا ، والعديد من الأطعمة البحرية الأخرى ، ويتم توريد كميات من الأسماك المعلبة ، ولأن الأسماك تعتبر منتج محلى فهذا يساعد على إتاحة فرص عمل لعدد كبير من السكان من غير الصيادين [٢٦] .

وهناك صعوبات تواجه صناعة صيد الأسماك ، حيث إن صناعة صيد الأسماك لا تعتبر عملية سهلة فى أى دولة ، فتكون معظم مجتمعات الصيد صغيرة ، ومتناثرة ومعظمها منعزل نسبياً فمن الصعب أن نُكَوِّن أفكاراً من خلال مادة مطبوعة عن رجال مستواهم التعليمى منخفض ، ومن الصعب أيضا أن نتصل لهم عندما يكونوا فى مناطق بعيدة فى البحر أو نتيجة اختلاف ثقافاتهم، كما أن الاختلافات المحلية فى الأدوات والأساليب والتنظيم تجعل من الصعب تكوين سياسة وتكييفها مع متطلباتهم ، فتقف كل هذه العوامل حائلاً دون تنفيذ خطط شاملة سريعة لتحسين ظروف صناعة الصيد [٢٧] .

كما يوجد أيضاً بعض المشكلات الفعلية عند صناعة صيد الأسماك تظهر من خلال الدراسة المسحية التى أدت إلى ظهور بعض المشكلات الفعلية التى تواجه صناعة صيد الأسماك، ففى أى برنامج رعاية حديث ، توجد حاجة أساسية واضحة ترتبط بضرورة توفير كميات كبيرة من الأسماك لعامة الشعب وتحسين جودتها ، ويرجع ذلك إلى العديد من الأسباب ، فيمكن أن تدخل أنواع كثيرة من الأسماك كغذاء محلى أساسى ، وبصفة عامة فإن الأسماك الطازجة تكون ذات قيمة لهذا الغرض أكثر من الأسماك المجففة ، كما يكون الطلب على الأسماك الطازجة كبيراً .

وتوجد مشكلات مرتبطة بطرق الصيد التقليدية ، وتم مواجهة هذه المشكلات عن طريق التوصل إلى طرق جديدة للصيد ، وقد أظهرت نتائج إيجابية بالنسبة للصيادين ، كما تم إجراء العديد من التجارب باستخدام أنواع جديدة ومنظورة من الشباك ، كما تم استخدام قوارب قوية وكبيرة بدلاً من القوارب التقليدية الصغيرة ، كما أن مستخدمى الشباك الصينية فى بانج كور Bang kor قد استبدلوا سفن الإيجار الخاصة بهم بقوارب قوية ذات قوة هائلة ، حيث تتحمل أكثر من ألف طن من أسماك الأسْقمرى (سمك بحرى)، وذلك فى عام ١٩٣٨م ، بناءً على توصيات واقتراحات قسم الصيد .

وبالنسبة لمشكلة تثليج الأسماك ، فقد تم إجراء العديد من التجارب على أنواع متعددة بالنسبة لعمليات التثليج لتحديد ما يناسب كل نوع لضمان الاحتفاظ بحالتها الطازجة ، وكذلك تم إجراء تجارب خاصة بالتعليب ومعالجة الأسماك بالتدخين والحفاظ على جودة الأسماك المملحة، من أجل التوصل إلى طرق للتعامل مع الفائض من الأسماك .

وقد قام قسم مؤسسات الصيد فى سنغافورة بإقامة مدرسة لتعليم صغار السن فى مالاوى ، وتكون الأفضلية لأبناء الصيادين ، حيث تقوم بتعليم الملاحة واستخدام القوارب الحديثة وكيفية التعامل مع الأنواع الجديدة من الشباك وطرق حفظ الأسماك تمهيداً لتقديمها إلى السوق ، وبالرغم من أن هذا العمل بدأ فى مرحلة مبكرة ؛ فإن مقترحات زيادة إنتاجية مؤسسات الصيد كانت جيدة ، وقد ارتبطت هذه المشكلة بمشكلة أخرى ، وهى زيادة الدخل ورفع مستوى المعيشة بالنسبة للصيادين .

فنجد أن دخل الصيادين ومستوى معيشتهم منخفض جداً بالنسبة لغيرهم ممن يشتغلون بنفس المهنة فى العالم الغربى ، أو فى المياه اليابانية ، كما أن نشاطاتهم تعتبر صغيرة جداً ، وعلاوة

على ذلك نجد أن صناعاتهم لا تتسم باستخدام التكنولوجيا الحديثة بدرجة كبيرة ، وقواربهم ومعداتهم لا تتسم بالجودة .

ومن ناحية أخرى نجد أن قواربهم صغيرة بالرغم من أنها تمثل قيمة كبيرة بالنسبة لحجمهم ، ولكنها محدودة الحجم ، والنظر إلى الشباك التى يستخدمونها نجد أنها صناعة يدوية ، وتتناسب مع ظروف الصيد الخاصة بهم ، ولكنها محدودة الحجم ، وبالنظر إلى الشباك التى يستخدمونها نجد إنها صناعة يدوية ، وتتناسب مع ظروف الصيد الخالصة بهم ، وكلها تحتاج إلى جهد بشرى غير عادى ، ولذلك فتؤدى إلى إجهادهم .

ولا يرجع إنخفاض مستوى الدخل الفردى والإنتاج إلى الافتقار إلى المهارة ، أو إلى الأساليب المستخدمة غير جيدة أو نتيجة عدم وجود دراسات دقيقة أو معارف مرتبطة بظروفهم . ولكن يرجع إلى الافتقار إلى استخدام الأدوات التكنولوجية الحديثة ، وكذلك إلى مقاومة التجديد أو التغيير نتيجة التمسك بالخبرات والتجارب الماضية ، علاوة على الافتقار إلى رأس المال اللازم لتمويل مشروعاتهم الصغيرة لكى تصل إلى أعلى المستويات الفنية ذات الجودة العالية . كما يرتبط أيضا بعوامل اقتصادية واجتماعية أخرى .

لقد افترض أن المشكلتين السابقتين ارتبطتا بشكل مباشر بالإفتراض القائل : بأنه فى حالة زيادة كمية وجودة الإنتاج سيؤدى على تحسين ظروف المنتجين الأساسيين ، وبالرغم من واقعية الافتراض السابق فلا يمكن الأخذ به فى حالات معينة ، فعندما يسيطر الوسطاء كما يحدث فى الغالب على مبيعات السوق، فربما يحدث تحولاً كبيراً ينعكس على ما يحصلون عليه من الأرباح بدلاً من زيادة دخل الصيادين الذين يتعاملون معهم ، إن صعوبة التحول من الجانب التكنولوجي إلى الجانب الاقتصادى بالنسبة لمشكلات مؤسسات الصيد ، ثم الاهتمام به من خلال بعض التجارب الخاصة بقسم مؤسسات الصيد فى مالاوى فى عام ١٩٧٣م .

إن التركيز على التطورات الفنية فقط لا يمكن أن يساعد فى حل المشكلات الرئيسية للمنتجين . ولكن يجب أن يرتبط بالاهتمام بالعوامل الاقتصادية للتسويق بما فى ذلك وسائل النقل .

كما توجد مشكلة هامة أخرى مرتبطة بعلاقات رأس المال ، حيث يتم تمويل معظم الصيادين بطريقة أو بأخرى بواسطة الوسطاء فى مقابل شراء ما يصطاده من الأسماك ، وفى حالة وجود سوق

حرة ، فإن هؤلاء الناس لن يشاركوا فى الحصول على الأرباح الناتجة عن تحسين الظروف الخاصة بالتسويق أو وسائل النقل الجيدة ، كما أن رأس المال يمكن أن يقدم إليهم بطرقاً لا ترضيهم، وبذلك يتكون التجار الذين يتعاملون معهم .

وقد تظهر مشكلات اقتصادية حتى فى الجانب الفنى للإنتاج ، فلو افترض أنه تم توفير رأس المال ، وأصبحت معدات التثليج والقوارب الحديثة متاحة بين الصيادين ، ولكن دون وجود مستويات أسعار ثانية خاصة بإنتاجهم ، فيسبب ذلك ظهور العديد من المشكلات .

وبناءً على ما تقدم ، فإن أى برنامج خاص بتطوير مؤسسات الصيد يجب ألا يركز فقط على التطور الفنى ، ولكن يجب أن يهتم أيضا بالتغيرات الاقتصادية ؛ لكى يواجه المشكلات بنجاح وبناءً على ذلك يجب مواجهة هذه المشكلات بتعاون فعال ، ومن أهم المشكلات الشائعة هى الإشارة إلى أهمية خدمات مؤسسات الصيد المتكاملة ، أو على الأقل الحاجة على وجود لجنة مشتركة لمؤسسات الصيد تكون بمثابة لجنة استشارية لجميع المؤسسات [٢٨]

مراجع الفصل الرابع

١- عبد المنصف محمود : من الشرق والغرب على ضفاف بحيرات مصر « بحيرة المنزلة ، بحيرة البرلس» ، دار الكتاب العربى للطباعة والنشر ، القاهرة ، ١٩٦٧م ، ص ص ١٢ ، ١٣ .

2- Douglas J. Brewer: «Fish and Fishing in Ancient Egypt», University of Illions, Department of Anthropology and Museum of Natural History, 1989.

٣- عبد المنصف محمود : المرجع السابق ، ص ص ١٥ ، ١٦ .

٤- جودة حسنين ، فتحى محمد أبوعيانه : مرجع سبق ذكره ، ص ٤٩ .

٥- عبد المنصف محمود : مرجع سبق ذكره ، ص ١٥ .

6- Fishing Industry, From Wikipedia, The Free Encyclopedia, http:// en. Wikipedia. org/wiki/fishing industry».

7- Far lex: «Fish», The Free Encyclopedia,

http://en. Wikipedia. Org/wiki/fish, 2008.

8- The New Webester›s International Encyclopedia, Ibid., p. 387.

9- Salah H. Afifi: « History of Aquaculture with Emphasis on Ancient Fishis in Egypt», Assiut, Faculty of Veterinary Medicine, Department of Pathology.

١٠- على مبارك : الخطط التوفيقية لمصر القاهرة ومدنها وبلادها القديمة والشهيرة ، الجزء ١١ ، الطبعة الثالثة ، مطبعة دار الكتب والوثائق القومية ، القاهرة ، ١٣٠٥ هـ ، ص ٥٣.

11- Farlex: Ibid.,

١٢- أهمية الثروة السمكية : الصندوق المصرى لتكنولوجيا المعلمات والإتصالات ، ٢٠٠٦ .

انظر :

- http:/// www. Kenana online.co,.

13- The New Webester›s International Encyclopedia, Ibid., p. 289.

١٤- أ. ب . كلوت بك : ترجمة : محمد مسعود ، مرجع سبق ذكره ، ص ص ١٨٣ - ١٨٤ .

١٥- المرجع السابق ذكره ن ص ١٨٥ .

16- The New Illustrated Reference Guide, Trident Press International , 1998, p.p. 387 - 388.

17- www. Lavexaelx.com.

١٨- ب . كلوت بك : ترجمة محمد مسعود ، مرجع سبق ذكره ، ص ص ١٨٢ ، ١٨٣.

١٩- الفونس فخرى بسطا وروس : الثروة السمكية الواقع والأمل مع الحفاظ عليها كمصدر هام من مصادر البروتين الحيوانى ، معهد بحوث صحة الحيوان ، أسيوط .

20- Petersen Caroly: « Educating and Training out of Poverty? Adult Provision and the in formal sector in Fishing Communities, south Africa, International Journal of Educational Development , 2007.

٢١- أهمية الثروة السمكية ، مرجع سبق ذكره .

22- www. Lavexaelx.com.

23- The New Zealand Fishing Industry,

- http:// www. Museum of Wellington.co,/fact sheets/nz fishing industru. Pfd.

24- Menzies Charles R. and Bttler Caroline F.: «Returning to Selective Fishing Trough Indigenous Fisheries Knowledge», The Example of K›Moda, Gitxaala Territory, American Indian quarterly , 2007.

25- Farlex: Ibid.,

26- Raymond Firth: «Malay Fishermen», Their Peasant Economy, London, Butter & Tanner ltd, p. 1946, p. 2.

27- Ibid., p. 3

28- Raymond Firth: «Malay Fishermen», Their Peasant Economy, London, Butter & Tanner ltd, p. 1996, p.p 16 - 19.

الفصل الخامس

صناعــة الصيــد في عزبة البرج

مقدمــة :

تشير السجلات الأركيولوجية إلى ممارسة الإنسان أنواعًا معينة من الصيد منذ العصر الحجرى القديم ، وذلك يماثل التطورات التكنولوجية الحديثة فى استغلال المواد البرية ، وتتعدد موارد الصيد وتتنوع فى المناطق المختلفة ، وتكون موارد المعيشة متاحة ، ولكن تحتاج إلى بذل جهد للحصول عليها فيمكن الحصول على الحيوانات المائية الصدفية من بين الصخور أثناء فترات الجزر المنخفضة ، كما تتكون البرك الصناعية من الصخور لتساعد فى صيد الأسماك في أثناء فترات الجزر، وربما تزود المجارى المائية والأنهار بسدود من الأخشاب أو الحجارة ، وتشير المخلفات على الشواطئ ومواقع البحيرات إلى العمل المستمر مع طبقات المحار وعظام الأسماك [1] .

ويلعب قطاع مؤسسات الصيد دوراً مهما فى استهلاك الطعام ، والغذاء والتوظيف والتصدير، ويساهم القطاع بأكثر من ٥٪ من الناتج المحلى الإجمالى GDP فى بنجلاديش " Bang ladesh " وحوالى ٩ ٪ من قيمة صادراتها ويساعد فى تشغيل ١.٤ مليون شخص ، وقد اعتمد كثير من سكان بنجلاديش على الصيد والمهن المرتبة به فى الحصول على رزقهم لفترات طويلة من الزمن ،وعادة ما يعيش الصيادون حياة المجتمع المحلى فى الجلات أو القرى حول المياه فى المناطق الريفية فى بنجلاديش ، فيتعاونون مع بعضهم البعض ، ليس فقط فى الصيد أو فى الاستخدام المتعاون لمناطق الصيد ، ولكن أيضا فى الأنشطة الاقتصادية مثل التسويق والشراء وكذلك فى الحياة الاجتماعية والشئون الأسرية ، فيعيشون حياة تربطها علاقات الوجه للوجه على مر الأجيال ويشكلون تاريخهم وعاداتهم الصادرة وأنماط حياتهم اليومية [2] ، وفيما يلي نقدم دراسة عن صناعة الصيد باعتبار أن هذه المهنة صارت صناعة يرتبط بها كثير من الأبعاد الاجتماعية والاقتصادية والثقافية والبيئية .... ، ثم نقدم تحليلا أنثروبولوجيا لمشاكل هذه الصناعة وأثر هذه المشاكل على المجتمع في عزبة البرج.

أولاً: صناعة صيد الأسماك :

١- المكانة الاقتصادية لصناعة الصيد:

تقوم العمليات الاقتصادية ، في معظم أحوالها ، على أساس اجتماعي أكثر مما تقوم على الأساس الاقتصادي البحت ، وهذا معناه أن العمليات الاقتصادية تتأثر بكثير من العوامل غير الاقتصادية ، كروابط القرابة والمعتقدات الدينية والاعتبارات السياسية ، وغير ذلك من العوامل العلاقات الاجتماعية ، وهذا ما لوحظ في هذه الصناعة في عزبة البرج، حيث يقول أحد الإخباريين : " إن شغلانة الصيد دي والله شغلانته حلوه وبتكسب ، اللي بيراعيها ويهتم بها أي نعم بيبقى فى أيام حالها واقف ،بس أهو كل شغلانته لها أيام وأيام ، أى نعم هى شغله صعبة ، وكل الناس عارفة كده بس مكسبها حلو " .

بينما يقول آخرون : " إن الصيد دا صنعتنا ، منستغناش عنها لأن الصياد بالذات ميقدرش يستغنى عن الصيد ، وأكثر من ٨٠٪ من أهل العزبة صيادين ، و ٢٠٪ أصحاب دكاكين وتجار، ولعل الصيد هو النشاط الاقتصادى اللى الكل قائم عليه ، ويعتبر هو الميه والهواء ، لأن لولا شويه الميه دول حال البلد يقف ، فكل عزبة البرج معتمدة على الصيد ، وهو الحرفة الرئيسية لكل أفراد عزبة البرج ، وكل همنا الصيد ، لأن كل شغلنا فى البحر ، وربنا يستر علينا الأيام ديه وحياتنا مبنية كلها على الصيد الحياه هنا على الأد ، لازم اللي يجى يتجوز هنا بيسافر بره، وأيام هنا البلد تبقى عيشتها كويسه أو أيام ثانية تبقى وحشه " .

ويضيف آخر : " تعتبر الصيادة هى أكثر مهنة بيشتغل فيها الناس ، وأكثر دخل بييجى منها ، كمان الصيد هو الحرفة الأولى فى عزبة البرج ، وكل أنواع السمك هنا البربونى والوقّار والدنيس ، والناس بتعتمد عليه اعتماد أساسى فى الغذاء ، وأى واحد جاى عزبة البرج جاى على أساس السمك وعلشان السمك انتواجيتوا ، وطبعاً الصيد مهم عندنا ، لأن البلد كلها بتشتغل فى الصيد وأصلاً هى اللى بيعدوا على البلد بيعملوا أى حاجة للصيادين ، زى الغزل والشباك والحاجات دى ، وفيه الميكانيكية للمراكب والتجار اللى بنجبلهم السمك والحرفية اللى بيصلحوا المراكب لو جرا لها حاجة " .

ويذكر آخر : " أن الصيد هو كل حاجة فى حياة البلد دى ، يعنى النجار والحداد والبقال والحلاق ، كل دول عايشين من الصيادة ، وعشان التجارة كمان مرتبطة بالصيد " ، ويؤكد ذلك

إخبارى آخر بقوله : " الصيد أهم حاجة عندنا ، اللى كل البلد عايشه عليه ، صحيح فيه شغل تانى جايبه ، كله شغل فرعى مش أساسى ، لكن المهنة الأساسية هى الصيادة اللى الكل معتمد عليها فى الرزق " .

ويؤكد آخر : " الصيد له مكانه كبيرة لو مفيش الصيد يمكن الملحات تتوقف ، علشان هو مصدر الرزق هنا علشان ، إحنا بنصيد السمك ونبيعه وبناخد الفلوس ، وبنشترى أى حاجة والوقت اللى البحر بيتوقف فيه الصيادين ما بيجبوش أى شيء ، فى الوقت ده اللى هو ٤٥ يوم " .

ويذكر آخر : " أنّ الصيد أهم وأخطر الموارد الاقتصادية فى عزبة البرج؛ لأن ٨٠٪ من سكانها صيادون ، ومفيش شغله ثانية لنا غير الحرفة دي وبردو فى مهنة ثانية ، بس نادر لما نلاقيها ثم إن حرفة الصيد شغله أجدادنا وأبنائنا وهى مصدر رزقنا الوحيد ، مش كله بيكسب من الصيد ممكن يكون الرزق كويس كله فيه مكانه اقتصادية ، والبحر زمان كان أحسن من دلوقتى ، البحر كان زمان فيه مراكب قليلة وناس قليلة ، وكانوا بيكسبوا من كده كثير ، وفى الوقت ده المراكب والناس كثير ، والرزق قل إلى حد ما ، وعندنا الصيد والصياد كان حاجة كبيرة أوى ، ودخل الصياد حلو وعيشتهم كويسة ، وإحنا فى دمياط أحسن ناس ، وفى الجمهورية كلها أحسن محافظة " .

ويرى أحد الإخباريين أن : " الصيد مهم طبعاً ، وفى رشيد زى عزبة البرج ، وكل الناس اللى بيشتغل فى المراكب ، أو بيبيع سمك يعنى مثلاً نلاقى ١٠ صيادين وخمسة مراكبيه، السمك بتاعنا بنوديه فى رشيد والإسكندرية ، أصل إحنا لنا قرايب هنا وهناك ، وبنحاول نرضى الاثنين، وكل عيشتنا هنا من البحر ، وبنصرف على العائلة ، ولـو واحد جاله ٢٠٠ ج بيبوسهم ويحمد ربنا ويحطهم فى جيبه ، وهو مصدر رزقنا " .

ويذكر إخبارى آخر أنّ : " الصيد مفيش له أى أهمية ، والفلوس بتعته قلت ، وكل الأيام مريحين معتش الصيد زى زمان ، ده زمان كنا بنطلع وبنرجع بـ ١٠٠ ك وأكثر ، أما دلوقتى يدوب ٤٠ أو ٥٠ ك بكثير أوى ، لما يكون ربنا فتحها علينا ٦٠ ك ، والناس مش عارفة إن الصيد ده مش مجرد سمك وبحر وبس ، الصيد رابط الدنيا كلها فى بعض عايزين بويه علشان ندهن المركب، وقطع غيار وصنايعي يصلح المركب ، وأكل الصيد طول الرحلة – عيش – ثلج والمخازن وحبال وغزل ، وحجات كثيرة لها دور كبير في الصيد " .

وكما قال أحد الإخباريين : " أيام يبقى الصيد كويس ، وأيام يبقى مش ولابد ، ودوت حسب السرحة ويوفر له ٥٠٠ أو ١٠٠٠ ج ، يعنى ماشى الحال ، وديت أرزاق والأرزاق على الله ، وهو مفيش حرفه فى البلد ديت غير الصيد ، والصيد بيساهم طبعاً مساهمة كبيرة ، يعنى لو جينا نقارن بين الثروة الحيوانية والثروة السمكية نلاقى إن السمك ملهوش خوف ، إنما اللحمة بنخاف منها لأنها بتجيب أمراض ، والحكومة ميتسألش عننا أبداً يعنى مثلاً فى غزل فى المصانع وفى غزل بالأيد ، عندنا الستات الكبار هما اللى بيغزلوا ، علشان البلد قامت أساساً على الصيد ، كما أن للصيد مكانة كبيرة أوى فى عزبة البرج ، لأنه يعتبر مصدر الرزق الأساسى لمعظم سكان المنطقة ، وكذلك مصدر الغذاء الرئيسى لأن معظم ، بل كل المنطقة ، تعتمد عل السمك فى الغذاء " .

ويذكر آخر : " والصيد عندنا أهم حاجة ، لأن البلد كلها بتشتغل فى المراكب ، فيه اللى بيشتغل صياد واللى بيشتغل تاجر سمك ، واللى بيشتغل فى الغزل ، واحنا عندنا أكبر اسطول فى العالم لصيد السمك " .

ويرى إخبارى أنّ : " الصيد له مكانه لأنه مصدر الرزق ، والراجل اللى عنده مركب بيكون فيها عمود ماكينة كل سنة الماكينة تتعمر ، وعمرة الماكينة فى حدود ١٠٠٠ أو ٤٠٠٠ج ، ووصل لغاية ٢٠٠٠٠ج لما حاجة بتحصل فيها ، يعنى لو مفيش صيد مش هيوفر الفلوس دى كلها . وتتمثل مكانة الصيد الاقتصادية بترقى فى أن دخل البلد كله من الصيد ، علشان أغلب العمل بيكون فى صيد السمك ، والفترة اللى الحكومة بتوقف فيها الصيد بيكون الأحوال فى البلد مش كويسه ، واقتصاد البلد كله مبنى على الصيد ، الحلاق ، العربجى ، القهوة ، التجارة كله قائم على الصيد ، لأن لو الصياد مكسبش من يستطيع ان يقوم بكل هذا " .

ويذكر إخباري آخر : " وصراحة البحر كان من ٥ سنين تقدر تقول إن حاله يقى فى النازل ، والحاجة اللى تعبت الصيادين أكتر هى توقيف المراكب فى أول الصيف شهر ونصف ، مع اعتبار إن السنة كلها هى ٤ شهور بتوع الصيف اللى السمك بيبقى فيها كتير، والشتاء بيبقى برده ما هوش موسم السمك ، فيعتبر الشتاء كله ، وكمان تموين المركب بقى غالى ، وأكثر حاجة غالية هى الجاز يعنى أنا جايب النهارده برميل الجاز ٨٠ج ، يعنى ٨٨٠ج جاز وده غير الثلج بـ ١٥٠ج ، ودى أقل حاجة و ٢٠٠ج فى السرحة أكل ، يبقى إحنا محتاجين نجيب بـ ٤٠٠٠ج سمك علشان يبقى فيه مكسب لنا ، والصيد بياخد فلوس كتيرة ، والسبب فى كده إن الجاز غلا بنسبة كبيرة فى ٣ سنين ، بس يعنى شغله البحر وحال الصيد بالنسبة للبحر معدش كويس ، والشهر ونصف

دول بالنسبة لصاحب المركب ومهماش مشكلة عنده ، لأنه صاحب مال وحالة أحسن من الصياد ، بكتير وفيه ناس عايشه يوم بيوم ، وعلشان يقفوا شهر ونصف وبدون مورد أو بديل يبقى حرام ، وقالوا القروض يطلع لهم مورد ثانى أو فلوس ، لكن مافيش حاجة حصلت ، وأن الصيد عندنا مهم فى القرية عشان هو حياتنا وهو يعتبر الشغلانة أساسية فى الغربة ، ودوت مصدر رزقنا أنا بروح أشتغل فى التجارة ما هو أنا تجار وصياد ، ويعتبر الصيادين هم عزبة البرج ، لأن نصف العزبة تجار، والنصف الثانى شغال فى البحر ، وطبعاً التجار بيعتمدوا فى تجارتهم على بيع السمك ، علشان كده الصيد مهم عندهم جداً " .

ويرى أحد الإخباريين من مجتمع البحث أن : " الصيد مهنة الى مش عايز يشحت ، الكل بيقول كده وهو صحيح كويس ، بس الرزق على قد المعيشة عشان بيكون ١٢ واحد على المركب، ومفيش ولا واحد عارف يتجوز منهم غير اللى بيسافروا بره ، والصيد له مكانة كبيرة طبعاً ، لأنه الأكل أساسى للشعب وده علشان طبقات الشعب لازم تأكله ، ومش كل الناس هتأكل لحمة وفراخ، والصيد مصدر الرزق فى البلد ، وأصحاب المراكب ولادهم بيطلعوا مع أبوهم فى المراكب، وبكده يتعلموا الصيادة ، ولازم يتعلم مهنة الصيد على حق علشان يمسك مكانه فى المركب حتى الناس اللى بتسافر مصدر الرزق بتجيبه ، وتعمل بيه مراكب ، أن الصيد أهم حاجة فى عزبة البرج، لأن ده رزق لهم وكلهم هنا بيشتغلوا صيادين قليل اللى يشتغل فى حاجات ثانية زى التجارة والبقالة ، لكنهم مش فى أهمية الصيد " .

ويؤكد أحد الإخباريين أن : " الصيد أساساً مهم ووجبه السمك وجبه رئيسية ، وبالذات فى الصيف عشان الناس اللى بيصيفوا ، وتنشيط السياحة إحنا شغلنا كصيادين يعتمد على الصيد، وأهم حاجة هنا الصيد لو وقف الصيد ثلاث أربع شهور الناس تعمل مظاهرة ، ومصدر الرزق الوحيد هوه الصيد ، علشان مفيش أرض زراعية وعزبة البرج أكبر أسطول فى العالم ، الصياد ده زى ما تقول " قوت لتموت " ، أنا قاعد ٨ تيام مش جايب سمك ، عشان كده بنهاجر في الدول الأجنبية الدخل أكبر ، أنا بشتغل هناك بـ ٥٠٠٠ج ، هناك فى اختلاف فى الشبك والمعدات والآلات ، والشبك هنا يمشى على الأرض والشنشلة بتمشى فى البحر ، بنجيب السردين بيجى من الثروة السمكية ٥٠ ، ٧٠ ألف مانجيش كمان ، وطبعاً هيه البلد كلها صياده مافيش حد حرفى ، كل اللى بيجى له قرشين بيعمل بيهم مركب ، كل البلد هنا صيادين ، وفى مكانه عالية لأصحاب المركب وللعامل على أد المعيشة ، وطبعاً لأن ده رزق إحنا بنصطاد السمك والشعب كله بيأكل السمك ، ويعتبر ثروة سمكية هائلة ، وفيه تجار بيسرقوا مننا كمان السريحة " .

ويذكر مبحوث آخر : " الصياد هنا فى عزبة البرج لو مش كنا طلعنا بره ما كناش هنعرف نعيش ، لأن مفيش زى الأول لأن النهارده لما نطلع البحر ١٠ أيام ناخد فيهم ١٥٠ نروح البيت نلاقيه صارف ٢٠٠ أو ٣٠٠ج ، ومن يوم ما ربوا المزارع معتش فى سمك ، لأن دلوقتى فى سمك طبيعى زى الأول وسمك المزارع وحش ، لأنه بيترمى له أى حاجة وأى أكل ، والصيادة زى متقولى ساعة معايه وساعة مفيش ، وساعات تدينى وساعات متدنيش ، والسمك بياكل الكل (الناس الصيادين) أو غيرهم فى كل حته ، الإسكندرية والمنصورة والبلد كلها ، وفيه سمك ساعات بتصدر ، لأن فى سمك مخصوص للتصدير ذى الدنيس والقاروس والسبيط والقرازى الكبير والكيلو ١٠٠ج ، وطبعا الصيد مهم جداً للبلد علشان بنصدر برة ، وبيجيب فلوس كثيرة بخلاف اللحمة مثلاً جايز متصدرش ، إنما السمك بتصدر ، وفيه كمان سمك مبيتصدرش ، السمك اللى بيتصدر : الكابوريا ، الجمبرى ، البرامونيا ، الوقار ، التونة ، البلميطة ، السوبيا ، الإستاكوزا ، القاروس والسمك اللى مبيتصدرش : السردين الموزة ، البورى ، الدبارة " .

ويضيف : " أما بالنسبة للصيد بيوفر العملة الصعبة ، وبعدين برغم كده حطين الثروة السمكية الدرجة الرابعة يعنى ، ولو بصينا لليونان هنلاقى عكس كده تماماً ، وبعدين الصيد بيرفع مستوى السياحة ، وللصيد مكانة كويسه وعالية قوى ، وفيه ناس ما بتعرفش الصيد لأن الإنسان لما بيكبر ما بيقدرش يشتغل ، لأن الصيد عايز الشباب من حوالى ١٩: ٤٠ سنة ، ولما بتزيد عن كده بتتعب ومكانة الصيد مرتفعة مادياً ، عشان كده الناس بتسرح ، والناس لما بتكبر بتعمل تصاريح فى البر يعنى يفتح محل بالفلوس اللى جابها بالصيد ، وهو صغير عشان كده الناس بتحب إن هى تصطاد ، طبعاً ده من أول الحاجات فى مصر بتوفر الفلوس ، ومتخليناش نعتمد على أى بلد ثانية ، لأن دى ثروة ربانية ، وإحنا بنروح نجيبها والدولة مبتدفعش فيها حاجة خالص ، دى بالعكس بتجيب الفلوس والدول الإفريقية اللى ملهاش سواحل بيعتمدوا فى الأكل على اللحوم ، وعلشان الواحد يكبر عجل صغير مثلاً يصرف دم قلبه زى البرسيم والفول ، والدكتور اللى بيعالج مثلاً ، وكل ده تكلفة للدولة كمان " .

ويذكر إخبارى آخر : " الصيد هنا فى العزبة أحسن شغلانه ، لأن أساس البلد هنا هو الصيد والبحر ، واللى بيشتغل فى الصيد حاجة من اثنين أما صاحب مركب وده بيبقى حالة كويس ميسور ، وأما بحرى وده بيعتبر حالته متوسطة لا هو فقير ولا غنى بيبقى فى النص ، وكمان كل الشغل اللى فى البلد هنا متعلق بالصيد لو نجار بيبقى نجار مراكب ، ولو حداد بيبقى حداد

المراكب الحديد أو ميكانيكى ، وأغنى الناس فى البلد هنا تجار السمك ، وأصحاب المراكب لأن فى أصحاب مراكب عندهم أكثر من مركب ، ودول بيبقوا أغنية قوى بس الثلاثة دول بيبقوا فى مستوى واحد تقريباً ، سواء تجار السمك أو أصحاب المراكب أو صناع السفن ، والصيادين هنا لهم احترامهم طبعاً ، لأنهم كلهم تقريباً عندهم خبرة وعارفين شغلهم كويس ، وكمان صيادين عزبة البرج مشهورين قوى ومعروفين بخبرتهم وشغلهم الكويس ، واللى عنده مركب من السهل أن هوه يبقى من الأغنياء ، لأن ممكن فى كل سرحه يطلع له بألفين أو ثلاث آلاف جنيه شوف بقه ممكن فى الشهر يطلع له قد أيه ، ولو استمر على كده ممكن يجيب مركب كمان وكمان ، ويبقى من أصحاب الثروات الكبيرة ، وفى ناس هنا بالفعل عملت كمان وكمان ، ويبقى من أصحاب الثروات الكبيرة، وفى ناس هنا بالفعل عملت كده ، ودلوقتى عندهم ٧ ، ٨ مراكب " .

ويذكر آخر : " كما أن الصيد عندنا له مكانه كبيرة ، دا فيه مدرسين يطلعوا معانا السرحة ، وفيه ناس بتقفل محلاتها وتطلع علشان رزق الصيف بيكون كثير ، وأحسن من أى شغل ثانى فى الإجازة لهم ، ومهنة الصيد وراثة أباً عن جد ، وفى أكثر من مهنة ، وفى النجار يجى يسرح البحر والبنا لما يكون مفيش شغل يجى يشتغل فى البحر ، والعيل لما بيسيب المدرسة يسرح البحر، وكل عزبة البرج رزقها من الصيد ، والصياد فى البلد ملوش كرامة ، والحكومة مبتسألش عليهم والناس هما الصيادين ، وملهمش نقابات صيادين لأن النقابات عاوزه ناس متعلمين ، والناس بتوع المخازن أيضاً عاوزه ناس معينين " .

ويقول أحد الإخباريين أن : " الصيادة دى زى ما بيقول الصياد يوم معاه ويوم لأ ، هى دى شغلتنا والسمك ده ثروة بالنسبة لبلد فى سمك بيتصدر مثل الجمبرى والكابوريا والبرامونيا والوقار والتونة وبلميطة والسبيا والإستكوزا والقاروس ، وفيه سمك مش بيتصدر مثل السردين والبورى والموزة وبس وعلى كده مش بنكسب كثير ، وبكده يتعلموا الصيادة ولازم يتعلم المهنة على حق علشان يمسك مكانه فى المراكب ، حتى الناس اللى بتسافر مصدر الرزق بتجيبه تعمل بيه مراكب ، وبالتالى مصدر الرزق بيكبر فيه أجهزة بتكبر، عملية الصيد يعنى فيه أجهزة كثيرة زى الستالايت بيكون زى الخريطة بالضبط ، ودى بتقوى مكانه الصيد .

٢- بين صناعة الصيد والصناعات الأخرى :

هل يمكن أن يتحول الأفراد من مهنة الصيد لمهنة أخرى أو العكس ؟ ، يرى أحد المبحوثين : " أنه إذا كان الشخص صياداً منذ الصغر فإنه لا يمكن أن يعمل بمهنة أخرى ، وعلى العكس فإن الشخص الذى كان يعمل بمهنة أخرى مثل الميكانيكى أو النجار فإنه يمكن أن يتعلم مهنة الصيد بسهولة، وفى فترة بسيطة " .

ويؤكد على ذلك مبحوث آخر حيث يرى أنه يمكن لشخص ما أن يجمع بين مهنة الصيد ومهنة أخرى ، يقول : " أنا بعمل فى الصيد ، ولى مهنة أخرى ، وبالإضافة إلى ذلك فأنا خريج دبلوم ، والصيد لوحدة غير كافى لمواجهة ظروف المعيشة " ، ويضيف مبحوث آخر أنه : يعمل ميكانيكى ، وذلك فترة لما الحكومة توقف الصيد لمدة شهر ونصف علشان السمك الولدة ، وكتير من الصيادين يسافروا بره زى اليونان ، يشتغلوا صيادين هناك والفلوس هناك كثيرة وأحسن ، ممكن ياخد فى الشهر ٣٠٠٠ جنيه ، أما السفر إلى دول الخليج قليل مثل الكويت، والصياد ممكن يشتغل فى الفاعل ، وبسبب مهنته لما يعجز ، أو لما يحصله حادث ، ومعتش يعرف يطلع على المركب ثانى " .

ويذكر مبحوث ثالث أنه : " ممكن زى المثل اللى يقول (القط ميحبش إلا خناقة) ، كمان الصياد ميحبش غير مهنته ، يلف يلف ويرجع ثانى ، يشتغل سواق أو تاجر وفى نفس الوقت يحن لمهنته الأصلية ، وفى ناس ممكن يشتغلوها كثير لما واحد يزهق من شغلته يطلع يشتغل معانا فى الصيد مع ناس قرايبه على مركب " .

ويقول مبحوث آخر: " أنا من صغرى وأنا فى البحر ، لأنى ابن صياد وفى اللى يسيب المدرسة وييجوا يصطادوا فى البحر ، وفى نجارين يسيبوا شغلهم ويجوا يشتغلوا هنا فى البحر عندنا ، ولكن منلاقيش صياد يسيب شغلته ويشتغل شغله ثانية ، ولو اشتغلت أى شغله غير الصيد أنا معرفش ، لكن ممكن أى حد من البر يجوا ، ويشتغلوا فى البحر " .

ويؤكد مبحوث آخر أن العاملين بمهنة أخرى غير الصيد وينقلون للعمل بالصيد أكثر من الذين يعملون بالصيد وينقلون بمهنة أخرى حيث يقول : " النجار والحداد والبقال بيجى يشتغل صياداً لما يبقى مش عارف يعيش ، وعلى العكس ما يسبش مهنة الصيد الراجل العاجز عن المهنة وتأمين الصيد رخيص قوى ، والمعاش رخيص مالوش غير ٤٠ جنية ده يأمنه " .

وعلى حد قول مبحوث آخر : " معظم الناس اللى يشتغلوا فى البر بقولك أنا عايز أسرح فى البحر يسرح مره واثنين ويرجع للبر ثانى ، وفى كثير يسيبوا الصيد ويشتغلوا فى البر عشان الصيد شغلانه صعبة ومشاكلها كتير ، وعندنا ناس متعلمين على ظهر المركب ، وتسرح معانا على المركب وممكن يكون متعلم تعليم عالى ، ويسرح زى أنا وأنا فى ٢ ثانوى وبيسرح معانا واحد فى كلية الحقوق ، ولكن صعب تقول الصياد له مهنة أخرى " .

ويقول مبحوث آخر : " لا النجار ممكن يشتغل مع الصياد ، لكن الصياد عمره ما يبقى نجار، ولا حلاق ولا حداد ، طب ياريت دا البحر ده هم وأوعى تصدقى اللى يقول هم البحر منسى ، دا أنا بنام أحلم بيه ، وأقوم أحلم بيه يا ساتر بس هنعمل إيه شغلة أبونا كده ، وأنا مهندس زراعى سبتها وجيت وسرحت فى البحر ، كنت فى الوظيفة مدير المحطة وماسك ست عنابر ، وكنت فى وضع نظيف وكل حاجة ، ولما تيجى تبص هتلاقينى باخد فى الشهر ١٥٠ جنيه ، هيعملوا إيه دلوقتى فى الحياة دى والمعيشة عادت صعبة " .

ويذكر آخر : " وأنا مدرس ابتدائى (مدرس زراعة) ، وأنا صياد أساساً وفى البطاقة مكتوب صياد ، وأنا أخذت شهادتى ، وأعدت فى البيت ولما كنت صغيراً اشتغلت صياد ، بس فى فترة إجازة الدراسة برجع أشتغل بالبحر ، حتى لو بعدت عن البحر كذا سنة " ، ويختلف مبحوث آخر بقوله " ممكن أسافر للخارج لكن مشتغلش حاجة ثانية هنا أبداً ، ولما يكون معايا فلوس هسافر ، لكن الظروف الوقت وحشه اليومين دول ، إيوه طبعاً إمال نعيش أزاى ، إحنا الصيادين ثلث أرباعنا بيشتغلوا مهنة ثانية غير الصيد ، يعنى أنا شغال فى الصيف صياد ، وفى الشتاء بنا عشان نعرف نعيش ، وعشان البحر يكون عالى فى الشتاء ومنعرفش نصطاد غير قليل " .

ويقول آخر : " أنه حتى لو الصياد ساب مهنته فيجب عليه أن يشتغل ميكانيكى ، أو فى دكان غزل ، أو دكان قطع غيار ، يعنى يحاول يشتغل فى شغل البحر ، علشان هوه فاهمها ، وصعب يشتغل شغله مش فاهمها " .

ويذكر بعضهم أن : " أول حاجة الناس تتجه كثيرا للسفر ، والسفر بالنسبة للصياد نجدة ، وفيه ناس أصحاب مراكب ويسيبوا المراكب بتاعتهم ويسافروا بره ، ويجيبوا للمراكب ريس يشتغل عليها ، وذلك بسبب قله الرزق والصياد مالوش مهنة ثانية ، وما بيشتغلش بالفلاحة ، ومعدش عندنا فلاحين فى العزبة ، وفيه عندنا حتة فى العزبة اسمها (المرابين) ، وفيها كم فلاح لكن

هم مش فلاحين بمعنى الفلاحين ، لكن هم يزرعوا شويه برسيم للمواشى وللعلم الناس دول كانوا كلهم فلاحين ، لكن دلوقتى أصبحوا صيادين ، وما فيش مورد للزرع إلا ترعة تفرق بيروا منها ، ومتنفعش للفلاحة والزراعة ، وحتى الستات يفلحوا فى الأرض علشان شويه البرسيم للمواشى، وفيه ناس صيادين تتجه للتجارة لأن التاجر مرتاح عن الصياد ، وبيكسب فلوس ومبيهنش نفسه فى البحر وقاعد فى البر مستريح ، وهو اللى بيجى له الصيد ويدى لصاحب السمك ثمنه ، ولازم التاجر يكون عنده رأس المال لأن عنده بزار علشان يعظم وسط الناس وفيه صيادين بقوا تجار ، وبقوا أحسن من الأول وما فيش تاجر يسيب التجارة أبداً ويتجه للصيد ، والراجل مثلا يجيلوا فى السرحة ٥٠٠ أو ٦٠٠ جنيه ، والتجارة أحسن من الصيد كثير ، ومش كل صياد بيبقى تاجر ويعرف بسعر السمك ويودوا السمك لمصر ، ويدوه لناس معلمين ولازم يعمل حسابه فى التجارة" .

قال أحد المبحوثين : " ممكن الصياد يشتغل أى شغله ، بس هوه فين الشغل علشان الصياد لازم يكون ماهر فى كل شىء ، علشان مثلاً لو أنكسر حاجة فى المركب أو حاجة عطلت فى المركب أو غير كده لازم الواحد يتعلم كل شىء ، علشان لو الواحد فى الميه يجيب حد منين يصلح له الحاجات ديت ، إنما بقى الواحد اللى من شغله ثانية ، وجاى للصياده مش بيبقى صياد هو صحيح هيشتغل ، بس مش زى الصياد اللى عارف فى المهنة " .

ويرى مبحوث آخر أنها حسب التعود ، فيقول : " حسب الواحد ما أخد ، أنا أتولدت اشتغلت نقاش ، وبعد كده بدأت أسرح ، ووالدى جه تعب وجات له جلطه فى القلب ، فبسرح أنا واخويا ولكن أنا بكره المهنة ، وفى السنة دى دكتور ساب مهنته وأشتغل صياد ، فى واحد لسه ناشئ عايز يتجوز ، وكده ما فيش حد بيستمر فى المهنة بتاعته ، وتقضى حياتك فى البحر ، وفى البحر ما تستمتعش ، وما فيش لقمه نضيفة والشمس تعبانه ، والبحر عالى والنوة بتيجى وتروح على طول " .

ويؤكد مبحوث آخر أن : " الصياد مننا ممكن يكون بيشتغل شغله ثانية ويسبها ، وبعد كده يشتغل فى البحر لكن يسيب البحر ، ويشتغل شغله ثانية لا طبعاً ، يعنى مثلاً أنا كنت بشتغل خراط معادن وسبت الخراطة واشتغلت فى البحر ، لأنه هوانى جداً إنما العكس مش ممكن يحصل" .

وقال أحد المبحوثين : " إن لو لقيت شغله ثانية وحلوه حسبها ، وأنا عايز اسبها وأسافر بره، وفيه نجارين بيجوا الشغلة ديت ، بس الأحسن اللى يتعلمها وهو صغير ، وأنا أخويه ليسانس حقوق ، وكان بيجى فى الأجازة بيشتغل معانا ، وأبويا أصلاً صياد بيشتغل فى مركب ثانية ، وكل واحد له ظروفه ، يعنى أنا مثلاً أشتغلت نجار وميكانيكى وقهوجى ، وده طبعاً فى الفترة اللى بيوقفونا فيها عشان نلاقى نأكل العيش ، وأنا ليه رأى ، لو الواحد من صغره صياد ميعرفش يشتغل حاجة ثانية ، وممكن الواحد ينتقل من شغله ثانية للصيد ، بعد فترة الوقوف نسرح البحر ثانى ، وفى ناس بتسيب الوظيفة بتاعتها فى مصر والإسكندرية ، وبتيجى تسرح هنا علشان السمك بيكون كبير مع إن اللى جاى على أد اللى رايح " .

ويقول مبحوث آخر : إنه " ممكن يشتغل شغل ثانية فى شهر طوبة ، بس لأن الجو ساقعة فى الوقت ده ، والسمك بينفض يعنى يتكاثر بس الصيادة هى شغلته المفضلة " ، ويقول ثالث : " طبعاً مستحيل وصعب إن الصياد يسيب مهنته ولا حتى يشتغل معاها شغله ثانية ، لأنه على طول فى البحر والوقت اللى بيجى فيه ده علشان يمول ويمشى ثانى " ، ويؤكد أن : " إحنا بنحب الصيد ، وإحنا منعرفش نشتغل حاجة ثانية ، وإحنا الصيد ده فى فى دمنا وإحنا حتى لو سافرنا بره نسافر إلى قبرص واليونان ، ونشتغل برده على المراكب ، وإحنا نسافر علشان نجيب فلوس علشان نجيب مركب تبقى ملكنا ومنشتغلش عند حد ، ونبقى شغالين على ملكنا " .

هذه هي آراء المبحوثين في إمكانية ترك مهنة الصيد والاشتغال بعمل آخر غير الصيد، وكلها في مضمونها تتوقف على الحصيلة النهائية ، فهم لا يحبون عمل الصيد لذاته، وإنما لما يدره عليهم من ربح وفير .

٣- صناعة الصيد وارتباطها بالصناعات الأخرى في عزبة البرج:

رغم أن مدينة عزبة البرج من مدن الصيد الأولى على مستوى الجمهورية إلا أن هناك العديد من المهن الأخرى التى تخدم عملية الصيد ، وهي العمليات اللازمة لإتمام هذه العملية ، هذا بالإضافة إلى وجود مهنة الزراعة حيث توجد مساحات واسعة من الأراضى الزراعية التابعة لمدينة عزبة البرج ، فضلاً عن الوظائف والأنشطة الأخرى الموضحة بالجدول التالى :

أ- توزيع السكان المشتغلين حسب الأنشطة الاقتصادية :

الأنشطة	تعداد عام 1996			تقدير عام 2001		
	ذكور	إناث	جملة	ذكور	إناث	جملة
زراعة وصيد	6241	24	6265	6583	25	6608
تعدين ومحاجر	6	-	6	6	-	6
صناعات تحويلية	845	42	887	891	44	935
كهرباء وطاقة	10	1	11	11	1	12
تشييد وبناء	620	1	621	654	1	655
تجارة جملة وتجزئة	694	27	721	732	28	760
فنادق	135	-	135	-	-	-
مقاهى	-	-	-	142	-	142
نقل واتصالات	346	4	350	365	4	369
الادارة العامة	126	75	201	133	79	212
التعليم	153	182	335	161	192	353

ب- تابع توزيع السكان المشتغلين حسب الأنشطة الاقتصادية :

الأنشطة	تعداد عام 1996			تقدير عام 2001		
	ذكور	إناث	جملة	ذكور	إناث	جملة
الصحة	33	42	75	35	44	79
خدمات اجتماعية وشخصية	68	2	70	71	2	73
خدمات منزلية	-	-	-	-	-	-
أنشطة غير كاملة التوصيف	34	5	39	37	5	42
الوساطة المالية وأنشطة العقار وخدمات الأعمال	88	34	122	93	36	129
أنشطة أخرى	-	-	-	-	-	-
جملة السكان المشتغلين	9399	439	9838	-	-	-

أمّا الدراسة الميدانية فقد كشفت أن للصيادين نظرة أخرى لهذا التوزيع ، حيث يرون أن نسبة العاملين فى صيد السمك هى ٩٥٪ من سكان عزبة البرج ، وأن النسبة العظمى منهم تعمل بالصيد على المراكب ، أما الباقى فهم تجار السمك والحرفيون وغيرهم من المهن الأخرى .

وقد أثبتت الدراسة أن غالبية المهن الأخرى بعزبة البرج مسخرة لخدمة مهنة الصيد ، فنجد أن النجارين يعمل أغلبهم فى صناعة السفن والمراكب ، كذلك فإن غالبية (الميكانيكية) يعملون فى صناعة وإصلاح مواتير السفن ، كذلك هناك صناعة غزل الشباك ، والتى غالباً منا تقوم بها النساء ، هذا فضلاً عن صناعة الثلج ، حيث يعد الثلج من المواد الأساسية التى لاغنى للصياد عنها ، بالإضافة إلى تجارة الأسماك ، حيث نجد على طول الشاطئ مخازن كبار التجار الذين يملكون بالإضافة لهذه المخازن أسطولاً من عربات النقل ، حيث يقومون بتوزيع السمك على كافة المحافظات .

ويقول أحد الإخباريين عن توزيع المهن فى عزبة البرج : " أن أهم شغلانه هى الصيد ، طبعاً لأن الشغلانه دى هى أساس عزبة البرج ، وده الكار اللى معظم أهل العزبة بيشتغلوا فيه ، بس برضه فيه هنا كل الحرف التانية فيه النجار والحداد والميكانيكى ، وكل الحرف التانية موجودة بكثرة لأن البلد كبيرة ، بس معظم الناس هنا بتشتغل بصيد السمك ، ولو حتى أوقات أوقات ، يعنى حسب الرزق ، وبسبب أن عزبة البرج حجمها كبير وفيها ناس كتير إن إحنا هنا عندنا أكبر أسطول من السفن الصغيرة لصيد السمك ، يعنى هنا أكبر من الإسكندرية وبورسعيد ورشيد ، هنا عندنا أكبر عدد من السفن لصيد السمك ، ومعظم الصيادين هنا عندهم خبرة كبيرة بالبحر ، ومطلوبين فى الدول بره زى تركيا ، الواحد مننا يروح هناك يقوله دمياط وعزبة البرج يقوله Yes ، يقوم قائل له طب تعال ويشغله على طول " .

ويذكر أحد الإخباريين : " إحنا هنا وارثين الكار ده عن جدودنا وحافظينه حفظ ، والخبرة بالبحر مش بالسن ودى التكرار والشغل ، يعنى إحنا مرة كنا خارجين بمركب كبير نصطاد ، وكنت أنا واثنين أخوات وراميين الغزل فى الميه والونش بيشده ، فقام الأخ الأصغر قال لنا فيه فى الحته دى هناك كوتر مركب غرقانه ، فاحنا قلنا له إحنا مش شايفين حاجة والأخ الأكبر قال أنت عايز تعمل ريس علينا ، وكانوا الأخوة هيمسكوا مع بعض ، لكن أنا فضتهم عن بعض وفضل الأخ الصغير مصمم على رأيه ، وبعد شويه كنا وصلنا للمكان اللى بيقول عليه ، وفجأة لقينا المركب بترج قوى فعرفنا على طول إن الغزل شبك فى الكوتر غرقان ، وكان الغزل فيه سمك بحوالى سبع آلاف جنيه والونش هوه اللى بيشد الغزل وطبعاً خفنا على السمك أحسن يهرب من الغزل ، فوقفنا

المركب ... [illegible] ... التي تقطع ... [illegible] ... من المركز ... [illegible]
[illegible] ".

ويذكر إخباري آخر : " معظم السكان يشتغلوا في الصيد ، وفي ... [illegible] ... الصيد التي يصنع المراكب ، وفي تجارة ... [illegible] ... التي يصنعوا الأجهزة الخاصة بالمراكب والصيد ، وفي ناس يصنعوا الغزل والشباك ".

ويذكر إخباري آخر : " إحنا حوالي في العزبة ... ٣٦٠ مركب ... [illegible] ... على كل مركب ... [illegible] ... التي يصطادوا المراكب ... [illegible] ... التي يشتغلوا في السمك ... [illegible] ".

ويذكر إخباري آخر : " في منطقة ... [illegible] ... التي يشتغلوا في السمك ... في مصر والمكسيرة ... في تجارة ... [illegible] ... ، وفي صيد الأسماك ، وفي ... [illegible] ... ، وفي ... [illegible] ... في محلات بيع الغزل "[٢].

وهناك عدد من الأنشطة التجارية والصناعية التي ترتبط بشكل مباشر بصناعة الصيد في عزبة البرج ، ويوضح الجدول الآتي هذه الأنشطة وتوزيعها وأنواعها في عزبة البرج

نوع النشاط	صناعة ورش		نوع النشاط	صناعة تجارية	
	العدد	العاملين عدد		العدد	عدد العاملين
ورشة ... [illegible]	8	8	بقالة	150	150
محطة تموين الوقود	3	3	بقالة جملة	6	6
ورشة خراطة معادن	8	-	عطارة	6	6
عمار كاوتش	7	7	محمصة	5	5
كهربائي سيارات	2	2	جزارة	9	9
كهربائي عام	2		بيع حلويات	5	5
تصليح دراجات	20	20	مستودع دقيق	11	11
ميكانيكي سيارات	8	8	معرض أنابيب بوتاجاز	3	3
تجارة باب وشباك	30	-	بيع أدوات صحية	10	10
إصلاح أدوات كهربائية	20		بيع حدايد وبويات	37	37
تصليح ساعات	2	2	مستودع أسمنت وجبس	16	16
تصليح ماكينات خياطة	1	1	بيع خضار وفاكهة	23	23
شحن بطاريات	3	3	خردوات	14	14
سمكري	4	4	بوتيك	40	40
صناعة كنافة	1	1	حبوب وغلاله	15	15
صناعة حلويات	3	-	براويز	8	8
مكبس خشب	1	-	أحذية	12	12
ورشة بناء سفن	6	-	أدوات منزلية	9	9
ورشة نجارة أثاث	70	-	أدوات كهربائية	15	15
ورشة أويمجي	9	-	تجارة أخشاب	10	10
ورشة نجارة ميكانيكية	20	-	حصر وكليم	13	13
ورشة خراطة أخشاب	3	-	بيع أقمشة	10	10
الترزي	14	-	أدوات صيد وغزل	37	37
قشرجي	3	-	مصوغات	8	8
صناعة جيلاتي	1	-	نظارات	1	1

(٢) يمكن الرجوع إلى صور حية ... [illegible] ... على صناعة الصيد في عزبة البرج ، وذلك بالعودة إلى الملاحق الخاصة بالصور ، من صورة رقم : (٦٧) إلى صورة رقم (٦٩) .

مصنع بلاط	1	-	كوكاكولا	2	2
مصنع مكرونة	1	-	بيع أسماك	25	25
مصنع ثلج	4	-	مخزن أسماك	10	1
ورشة دوكو سيارات	4	-	فسخانى	4	4
ورشة تشغيل وتقطيع زجاج	2	-	معرض موبيليا	3	3
ترزى حريمى ورجالى	35	-	مكتبة	17	17
تطريز	4	-	صيدلية	8	8
منجد أفرنجى	2	-	طيور	20	20
منجد عربى	2	-	منتجات ألبان	8	8

ومن خلال الجدول السابق يتضح التنوع فى النشاط ، فهناك ٨ ورش لحام أكسجين ، ٣ محطة تموين الوقود ، ٨ ورش خراطة معادن ، ٧ ورش لحام كاوتش ، ٢ كهربائى سيارات ، ٢ كهربائى عام ، ٢٠ لتصليح الدرجات ، ٨ ورش ميكانيكى سيارات ، ٣٠ ورشة نجارة باب وشباك ، ٢٠ ورشة تصليح أدوات كهربائية ، ٢ محل تصليح ساعات ، محل تصليح ماكينات الخياطة ، ٣ محل لشحن البطاريات ، ٤ ورش سمكرة ، ١ محل لصناعة الكنافة ، ٣ محل لصناعة الحلويات، ١ مكبس خشب ، ٦ ورش بناء سفن ، ٧٠ ورشة نجارة أساس ، ٩ ورش أفرنجى ، ٢٠ ورشة نجارة ميكانيكية، ٣ ورش خراطة أخشاب ، ١٤ محل استرجى ، ٣ محل قشرجى ، ١ محل لصناعة الجيلاتى ، ١ مصنع بلاط ، ١ مصنع مكرونة .

بالإضافة إلى ١٥٠ محل بقالة ، ٦ محل بقالة جملة ، ٦ محل عطارة ، ٥ محامص ، ٩ محل جزارة ، ٥ محل بيع حلويات ، ١١ مستودع دقيق ، ٣ مخزن أنابيب بوتاجاز ، ١٠ محل بيع أدوات صحية ، ٣٧ محل بيع حدايد وبويات ، ١٦ مستودع اسمنت ، ٢٣ محل بيع خضار ، ١٤ محل خردوات ، ٤٠ بوتيك ، ١٥ محل حبوب وعلافه ، ٨ محل براويز ، ١٢ محل أحذية ، ٩ محل أدوات منزلية ، ١٥ محل أدوات كهربائية ، ١٠ محل تجارة أخشاب ، ١٣ محل حصير وكليم ، ١٠ محل بيع أقمشة ، ٣٧ محل أدوات صيد وغزل ، ٨ محل مصوغات ، ١ محل نظارات ، ٢ محل كوكاكولا ، ٢٥ محل بيع أسماك .

كما يوجد ٤ مصانع ثلج بالإضافة إلى ٤ ورش دوكو سيارات ، ٢ ورشة تشغيل وتقطيع زجاج، ٣٥ ترزى حريمى ورجالى ، ٤ ورش تطريز ، ٢ محل منجد أفرنجى ، ٢ محل منجد عربى، ١٠ مخزن الأسماك ، ٤ محل فسخانى ، ٣ معارض موبيليا ، ١٧ مكتبة ، ٨ صيدليات ، ٢٠ محل بيع طيور ، ٨ محل منتجات ألبان .

وهذا بالنسبة للإحصاءات الرسمية أما وجهه نظر الأهالى والصيادين بالنسبة لتوزيع المهن فى العزبة فقد أختلف كل حسب مهنته وتعاملاته وخبراته فى مجال عملية حيث كانت أرائهم كالتالى .

يقول أحد المبحوثين : " التوزيع المهنى عندنا عبارة عن (صيد) وهى دى الحرفة الأساسية عندنا ويعتبر كل اللى فى البلد صيادين أو بيشتغلوا فى حاجة خاصة بالصيد والصيادين ، وزراعة : الفلاحين عندنا عددهم قليل أوى ويمكن ماتقليش فيه كمان ، وصناعات صغيرة : كلها برده خاصة بالصيد ذى صناعة الغزل وتصليح المراكب ، وتجارة : التجارة برده خاصة بتجارة السمك ، وفى عندنا كمان تجار فاكهة وخضار واللى بيتاجروا فى أدوات الصيد الحاجات الخاصة بالمراكب" .

ويضيف آخر: " العزبة ٩٥٪ منها صيادين ، واللى بيطلع المراكب ٤٥٪ واللى بيتاجروا فى السمك نسبتهم عالية معظمهم صيادين والحرف اليدوية نسبتها قليلة بالنسبة العدد الصيادين، وصياد السمك بتكون الحرفة بتعته صيادة السمك ، لكن التجار بتبقى لم مراكب بتاعتهم ويطلعوا عليها صيادين بيشتغلوا عليها ويحبوا الآخر ، وبتكون الفلوس متوظفى فى تجارة السمك وبيعاها .

ويذكر إخبارى آخر أن : " الصيد شغلانه مش سهلة وعاوزة (حيل شديد) ، وأنفار وبحارة كتير وكل واحد عارف شغله على المركب ، فهناك مجموعة بتصطاد وبترمى الشبك ، ومجموعة بتكون شغلته المركب بس ، وأنفار بتخزن السمك وبتكون عارفه إزاى بتخزن ومدته قد أيه وكمية الثلج والغسيل لحد ما توصل للبر ، ومجموعة ثانية شغلته التوزيع وتفريق السمك عن بعضه ، وبيحطو كل صنف لوحدة ، وناس لتعمل بالتجارة والحرف اليديوية ، ولو بصينا لأى مركب فى الميه هنلاقى أن عدد البحارة عليها ٨ أنفار ، وهو ده اللى مسموح به ، بس ساعات الريس بيدفع لبتوع البحرية عشان يزود العدد نفرين ولا حاجة ، عشان المركب تمشى ، والريس هو اللى بيقسم الشغل على المركب ، فى واحد على الحبل بتاع الشبك ، ونفرين يرموا الشبك ، وواحد مسئول

على الموتور والعفش ، ووجدنا واحد مسئول عن الثلج فقط السمك بعد طلوعه من الشباك على طول ، وفيه طباخ عشان يطبخ لنا على المركب . والصيد ورمى الشبك ملوش وقت محدد ، ممكن نرمي الشبكة ونقعد ساعتين أو ست ساعات ، وده حسب الرزق . وساعات يمكن نلاقي مكان أحسن مركب تركناه فنسير على مكان تاني " .

وبالنسبة للحرف اليدوية يقول أحد البحريين : " تلاقي إن الشباك بتتصنع بحري وكمان أحيانا ، وتلاقي إن الشبكة ليها أسرار الصنيع . ممكن يكون أسبابي أحسن لكن اللي يكون معي . وبالنسبة للتجارة بيقوم بيها التاجر " .

ويذكر إخباري آخر : " وبالنسبة لينا إحنا كصيادين حرفة شغلته في الأيد بتاكلنا عيش . وفيه صيادين بيشتغلوا صيادين في أيام الصيد ، والأيام اللي بتبطل فيها بيشتغلوا حاجة تانية " .

وقال إخباري آخر : " إحنا ٧ أو ٨ أنفار بنقوم بالحرف اليدوية بتصنيع الشباك عشان نجيب السمك . الشبكة بيبقى ليها سواق بيمشي المركب . صاحب المركب هو اللي بيبيع للتجار أصحاب المحلات " .

ويذكر أحد الإخباريين : " إن كل عزبة البرج هو صيد السمك ، وإن المراكب هنا كثيرة بيشتغل عليها كتير . وكل الناس هنا بتشتغل في الصيد . وإن الناس حتى اللي بيتاجروا في السمك أو المراكب أصلهم صيادين . وهنا في العزبة يجي كده حوالي ٢٠٪ من أهل البلد أصحاب مراكب و ٥٠٪ هما اللي صيادين . والباقي شغالين على باب الله . فالشغل التاني زي غزل الشباك ، وباعة السمك وحق الطاولات والبقالة . والناس اللي شغالة على البر . فتلاقي إن هناك ناس بتشتغل في الثلاجة وشيل السمك والصناديق . والتستيف تباع السمك . ويوزل اللي بيشتغلوا في المحلات والشحن والتوزيع السمك " .

ويذكر إخباري آخر : " إن المراكب بيشتغل عليها يجي كده حوالي ١٥ نفر ، وكلهم بيتشاروا على العدة ساعة سحبها . بس كل واحد عارف شغلته اللي بيقوم بيها . وده بيكون غير سحب العدة واللي ساعاتها بيكون الرجالة أيد وحدة . وتجارة السمك بتلاقي أن الريس هو المسئول عن بيع السمك للتجار . وإحنا هنا عارفين تمن السمك . ولو السعر عالي والسمك قل إحنا بنتعطش نصطاد عشان السرحة متجيش هيها . وإن الشغل اليدوي هنا دايماً بيكون مرتبط بشغلة صيد السمك . فتلاقي ناس بتغزل الشباك وناس بترقعه وكده . وكل واحد بيشتغل الشغلانة اللي على هواه " .

ويذكر إخباري آخر : " أن شغلانة الصيد في حد ذاته هو حرفة يدوية . وده كان زمان قبل ما تطلع الآلات والمكن اللي دخلت في شغلانة الصيد . وشغلة الصيد دي هي تجارة في حد ذاته ، لأنه عشان الصيد مرتبط بالتجارة في حاجات الصيد . زي الشبك والطاولات والحاجات اللي زي دي . فلو الحاجات دي لو مش موجودة يبقى مش هايبقى فيه صيد ولا تجارة . وأنت عارفة الصيد زي هي الشغلانة اللي معروفة في عزبة البرج . حتى لو سألت أي حد عزبة البرج هيقولك أه دي أم السمك والصيد .. بس في حاجة تانية الناس بتشتغل فيها . ودي تبقى في وقت وقفات الصيد عشان الواحد يقدر يجيب قوته وقوت عياله . فيه اللي بيغزل . فيه رجالة وفيه حريم . وعلى المركب أنفار والميكانيكي والسكة والريس على الدفة لما تيجي ترمي العدة . وفيه نفرين بيقعدوا على الونش وهنا . وفيه نفرين كل واحد في شغلته فيه ناس في الخراطة للمراكب ميكانيكي . وفي ناس في البيوت بتنسج الغزل لواحدة الحريم والغزل . وفي ناس بتاجر في الغزل كل المراكب بها تجار يأخذ منه . يعني كل مركب له تاجر مصر إسكندرية بور سعيد ويسوقه " .

بينما ذكر إخباري آخر أن : " فيه ناس بتوقف على الأطر اللي هيه الحبال . وفيه ناس بتقف عشان ترمي الغزل . وفيه بتوع الثلاجة اللي بيشتغلوا فيها تحت . وفيه الأوسطى الميكانيكي . وفيه الريس بيسوق المركب وأخو الريس اللي بيشرف علينا تحت " . ويتفق إخباري آخر قائلاً : " كل عزبة البرج هو صيد السمك والمراكب كثيرة . وشغلها كتير . بس مين اللي يقدر على شغلها . وكل الناس هنا أكتر هم بيشتغلوا على المراكب . وبرضه أغلبية التجارة بتبقى في تجارة المراكب . الحرف اليدوية دي شغلة الحريم بيصنعوا لنا الغزل والشبك . إنما حرف الرجالة مالهاش حرف يدوية قد كده " .

وذكر آخر : " زي ما تقولي كده النسب متفاوتة حوالي ٢٠٪ أصحاب مراكب ، و ٥٠٪ بيشتغلوا على المركب اللي هي إحنا بأه اللي هما الصيادين . ٣٠٪ متفرقين تجارية ، بقالين ، أي يعني حاجة من دي " .

وذكر إخباري : " بالنسبة لشغل البر فيه اللي بيشتال . وفيه اللي بيستف . أما بالنسبة اللي على المركب فيه اللي في ظهر المركب بثلج . وفيه اللي بيتفق مع الونش أو حاجة من دي . وفيه اللي ينزل طوابل . وفيه اللي بيمسك الدفة . وفيه اللي بيرمي الغزل واللي بيرفع الغزل . واللي بيرمي الشبك ويلمه . ده غير اللي بيتاجر في السمك ويبيعه . واللي بيصطاده واللي بيخزنه " .

ويذكر إخبارى : " وصيد السمك إحنا نطلع نصطاد على المركب له ناس ، وناس لها شغلها على المركب زى الدفة والمكنة والتجارة تجارة السمك زى تجار الجملة اللى بياخده السمك من المركب ويوزعوا الشغل هنا ، زى شغل الغزل وترقيعه لو انقطع " .

ويذكر آخر : " إحنا حوالى فى البحر ١٦٠٠ مركب ، يعنى بنضربهم فى ٨ بيطلعوا على كل مركب بحرية ، يبقى ١٦٠٠ x ٨ = ١٢٨٠٠ ، وطبعا معظم البلد صيادين حيطلع يبقى كثير قوى ، يعنى ٤/٣ البلد ويجى ١٥ واحد هما اللى بيعملوا المركب، وفيه ١٥٠ مخزن دوت اللى بيحط فيه السمك ، وفيه دكاكين لكن قليلة " .

ويذكر إخبارى آخر : " وكل واحد حسب رغبته فى شغله ، يعنى كل واحد بياخد اللى يناسبه، وبالنسبة للسمك ده حسب الرزق ، والسمك بيتوزع فيه ناس بتاخده فى المخازن ، وفيه ناس بتاخده وتبيعه فى إسكندرية ، وبالنسبة للمركب المركب بيمشى فى البحر عادى زى أى مركب".

ويذكر إخبارى آخر : " بالنسبة لصيد السمك إحنا حوالى ١٧ راجل فى المركب ، وكلنا بنقف على العدة ، علشان تسحبها كلها ، والمراكب واحد بس بيجرها هو خاص بالسفن والمراكب ، وبالنسبة لتجارة السمك الريس هو اللى بيودى السمك للتجار ، وإحنا بنعرف الثمن وإحنا واقفين، وإذا لقينا إن السمك ثمنه قل مبنشتغلش ، والحرف اليدوية مثلاً زى نسج الغزل ، حوالى من ٣ إلى ٤ رجالة من ١٧ راجل على المركب ، هم الى بيقوموا بترقيعها ، ومش صناعتها لأن لها ناس مخصوص تجار هم اللى بيصنعوها مش الصيادين ، والحرف اليدوية الريس بيكون عنده دراية كاملة ، ويعرف يعمل الغزل ويرقعه من أى ناحية والواير والقطرة والمسئول عنه ريس المركب " .

ويذكر إخبارى آخر : " أن كل المراكب اللى أنت شيفاها دى كلها آلية ومكن ، والناس كلها يعنى الصيادين ، وكل الصيادين بستعملوا الحاجات دى فى الصيد ، ولعلمك هى بتريح الصيادين ، زمان كان الصيادين بتهد حيلهم فى شد وحط السمك والمراكب لكن دلوقت كله آلى، وزمان الريس هو اللى كان مسئول عن سيران المركب والشغل اللى عليه، وهو اللى كان بيختار المكان اللى هنصطاد فيه ، وكان كل واحد من أنفار المركب عارف شغلته ومالوش دعوة بشغله غيره ، بس لو كان الواحد تعبان شويه ومحتاج حاجة التانى كان بيسعده عشان الدنيا تمشى ، والناس هنا مبتشغلش بالشهر زى الموظفين ، بس هنا حاجة اسمها النصيب ، على حسب البحر ما يرمى لنا فى الشباك ، وكل واحد بياخد نصيبه ، ومحدش بيكون زعلان ، بالعكس الناس

بتكون مبسوطة ومرضيه على الآخر، وفى شغل تانى فى عزبة البرج غير الصيد ، فى هنا نجارة والموبيليا ، بس مش زى دمياط يعنى حاجه كده قدنا ، وفى هنا بياعين ، والناس اللى بدق المراكب والسفن ، وإحنا وصلنا إننا بنصدر المراكب دى فى تونس وليبيا واليونان " .

٤- الصناعات المرتبطة بالصيد ، والقائمين عليها : رجالاً ، ونساءً ، وأطفالاً :

ربما كان تقسيم العمل حسب الجنس هو أكثر أشكال تقسيم العمل شيوعاً وانتشاراً فى المجتمعات البشرية على اختلاف درجات تقدمها وتطورها ، فقد عرفتها كل الشعوب البدائية ، وكذلك المجتمعات الراقية الحديثة ، والواقع أن الاختلافات بين الجنسين ليست قاصرة ، من وجه نظر علماء الاجتماع والأنثروبولوجيا ، على الخصائص الفيزيقية والفسيولوجية ، وإنما هى تمتد وظيفة كل من الجنسين فى معظم الموال بممارسة أنواع معينة بالذات من العمل [٣] .

ونجد أن المرأة تقوم فعلاً بكثير من الأعمال المنزلية الشاقة التى تتطلب قدراً كبيراً من المجهود العضلى واللياقة البدنية ، مثل نظافة المنزل وتربية الأولاد والاعتناء بهم أثناء غياب الزوج ، وكذلك نسيج الغزل المستخدم فى عملية الصيد [٤] .

وترتبط أنشطة صيد الأسماك بأنشطة اقتصادية أخرى مثل : الزراعة ، وأجور العمل، وصناعة الشباك ، وصناعة السجاد ، ويقوم الرجال والنساء فى مجتمع الصيد بأعمال أخرى غير الصيد لزيادة الدخل ، وذلك أثناء فصول الركود وأثناء أوقات الفراغ ، ويدرك الصيادون تميزهم ووحدتهم الثقافية ، فيهتمون بمؤسساتهم ويؤمنون نقيبهم ويحافظون على روابط القرابة القوية ، ويعتقدون أنه يمكن الاعتماد على الأقارب أكثر من الآخرين عند العمل فى الأنهار ، ويعتقد صيادوا الهندوس أن الله سبحانه وتعالى قد ائتمنهم على واجب مقدس بالنسبة للصيد ، فيقومون بخدمة الآخرين عن طريق إمدادهم بالأسماك ، ولذلك فإن أى انحراف عن مهنتهم المقدسة يعتبر خطيئة ، ويتم تدعيم المعتقدات الدينية للصيادين عن طريق إقامة بعض الاحتفالات والطقوس الدينية ، حيث يؤمن الصيادون بأن الطقوس تساعدهم على الصيد وتحفظهم من المخاطر فى أثناء الصيد .

كما يقوم الصيادون المسلمون أيضاً بعمل بعض الطقوس من أجل إنهاء أعمالهم بنجاح ، فيؤدون الصلوات ، بجانب صلوات معينة قبل بداية أى رحلة بحرية فى بداية الموسم [٥] .

وفيما يتعلق بالصناعات المرتبطة بعملية الصيد يقول بعض الإخباريين : " إن صناعة الغزل

فى المصنع ، وفيه ناس تعملها على أديها ، وصناعة السفن التجارية هما اللى بيعملوا ما عرفش كده ليه ، وفى صناعة الشبك والغزل دى أهم صناعة بس فى حاجات ثانية زى الواير ، والحداد ومصانع الثلج وشركة الجاز عشان الجاز والطرحية عشان نأخذ منها الميه ، وفى الميكانيكى والنجار ، وعشان خشب المراكب والبهيجى " .

ويضيف : " ومصانع الشريف للبلاستيك والشبك ونجارة وسباكة وخراطة والحداد ٥ فى المواسير والصوارى من حيث اللحامات وورش الصيانة والونش كان من ١١ سنة بـ ١٢ الآف جنيه ، إنما فى المنصورة كان يكلف ٣ آلاف جنيه ، وفى كمان الثلج والتعليب والتسليح وتجميد السمك والغزل لها ، بناء السفن ، وتدخين السمك ، وتمليح السمك ، وتعليب السمك ، وكمان استخراج الزيت منه فى المصنع ، وصناعة الغزل اللى بيعمله الحريم بتوعنا ، وصناعة نجار المراكب ، والثلج والغزل هما اللى يربطوا بالصيد ، والنجارة فى المراكب والمكنة فى السباكة بتاعتها ، والصناعات زى تمليح الأسماك وتعليبها وفيه هنا عندنا مصنع للسردين تعليب السمك وتمليحه وتعليبه سردين " .

ويضيف آخر : " كل الصناعات المرتبطة بالصيد وحياة العزبة معتمد على الصيد والتمليح وصناعة الغزل وتعليب الأسماك والنجارة والحدادة والتمليح (بتعمل من السمك فسيخ) ، وفى صناعات كتير المركب بتاعى عيال لما يجهز يكون أتكلف حوالى ٢٥٠ ألف جنيه ، وده مركب عدة أما مراكب الجر طبعاً يزيد والمراكب الحديدى مثلاً أقل من مليون جنيه ، المركب بتاعى يتصنع من عند النجار والمكن نجيبه من عند الحداد ، والغزل من بتاع العدة والغزل " .

ويقول بعض الإخباريين : " فى ورش معينة لصناعة المراكب ، وفى الغزل اللى الحريم تصنع منه العدة ، وفى محلات لبيع الغزل وفى برده النجاره التجارين الل بيعملوا المراكب فى الطابية والسباك والميكانيكى والبوهيجى والنجار وصناعة الغزل ومصانع الثلج ، والمخارط ترزق من الصيادين واللحام وبتاع الغزل ، وبتاع قطع المكن ويبقوا مقتربين شويه ، وفى صناعة الخشب وصناعة الغزل والمكن والونش وصناعة السفن ، وفيه النجارة وتجارة السمك الغزل والميكانيكية".

قال أحد الإخباريين : " إحنا هنا فى المركب نملح السمك ، يعنى لبعضنا إنما منعرفش السمك ، والصناعات اللى تكون خاصة بيه ، وفى صناعات كلها مرتبطة بالصيد زى : الميكانيكى وقطع الغيار ، وصناعة الحدادة والنجارة والميكانيكى وإمداد المراكب وورش الكهرباء ومصانع الحبال ، وصناعة الغزل وصناعة السمك وصناعة الشباك وصناعة تجميد وتعليب الأسماك "

كما قال أحد الإخباريين : " هما بيجبوا الوقار ويفتحوا بطنه ، ونأخذ البطارخ منه ويملحوها ، والتونة اللى هيه السمكة الكبيرة ويقطعوها ويعملوا منها سلمون ، وتعليب السمك أو تعبئة السمك فى الثلاجة أو فى الصناديق اللى بتحط عليها الثلج ، أو تصليح الشبك أو المكنة ، ومافيش تمليح السمك فسيخ ، شويه دبارة سردين ، وطبعاً صناعة الثلج وصناعة الغزل وعملية نسيج الغزل وصناعة المراكب (التجارة) فى الطابية ، وهى مكان لصناعة المراكب وفى مراكب صيد حديد وهى اللى بتروح السويس ، ومفيش غير شركات الجاز وحاجات زى دى ، وصناعة الأوناش وصناعة الحديد للمراكب والميكانيكى والكهربائى " .

كما ذكر أحد الإخباريين : " أنا لو جايب طوباره الواحد بيأخذها ويملحها والفسيخ ، ونوع السمك الطوباره قليل ما بنجيبه من البحر ، وهو يكون فى المزارع زى البورى ودى أهم الحاجات اللى مرتبطة بالصيد ، والنجارة والحدادة والميكانيكى والسباكة والخراطة والإكسسوار ، وحاجات المكنة زى الخرطوم وأى حاجة ثانية زى غزل الشبك والحبال والجنزير ، والتمليح ، النجارين ، الحدادين ، السباكين ، الميكانيكية ، والغزل يتعمل على الأيد ويكون أرخص من الجاهز والنايلون يكون أرخص لما بتعمل على الأيد ، والتاجر يأخذ السمك يملحه ويتباع فى الأعياد والمناسبات ، وفى عزبة البرج فيه تقريباً مصنع تونة ومصنع تمليح بتاع الرنجة ، وفى مكان صناعة الغزل والثلج والتعبئة " .

ويذكر آخر : مافيش غير تعليب فى المصانع (أدفينا للسردين) ، وتعليب الأسماك وحفظها فى المعلبات زى التونة والسلامون ، وكان فيه مصنع سردين ، بس مش زى الأول وفيه مصنع نايلون ، والصناعات اللى فى المركب صناعة الغزل وصناعة الحبال وتصليح المركب والمكنة بس ، والونش يتصنع فى المخرطة والرفاس وعمود الرفاس والعفشة والرصاصة والبساتيم تلف علشان متسخنش الواير ، والله فى صناعة السفن يعنى التجارة ، وفيه الحدادة وده غير بقى المهن الثانية وفى تثليج السمك وفرز السمك وتفسيخ السمك وكده يعنى ، وعندنا مصنع ادفو السردين معلبات ، وصناعة الغزل وصناعة المخارط مستلزمات السفن والبوهيجى ، والصناعات بالنسبة لنا مفيش التجارين هما اللى يأخذوا السردين وهما اللى يقوموا يملحوه أو يعبوه " .

قال أحد الإخباريين : " فيه صناعة السفن وصناعة الصنارات ، بس وديت غالباً نستوردها عشان بره تتعمل كويس ، والماكينات كمان نستوردها فيه يعنى صناعة تمليح السمك والسردين واللى ممكن يعملوه التونة " .

ويقول أحد الإخباريين : " بيقول عليها تعبئة الصيد وصناعة أدوات الصيد والثلج اللى نجيبوا عشان السمك والجاز اللى يمونون بيه المركب ، وفيه مصنع يأخذ منتنا السردين وتمليحه ، وساعات تعليبه وفيه ورش هنا لصنع الخشب ، والحدادة والتجارة والكهربائى والميكانيكى والنقاش ، والثلج والغزل والجاز والمكن وقطع الغيار ، والتجارة والحدادة والبوهيجى والميكانيكى وترقيع الغزل ، بالمركب دى اللى إحنا قاعدين فيها فى تجار مخصوصين ، وصناعى يصنعوا المركب دى والبقالين اللى نأخذ منهم تموينا ، وغير كده وكده الجاز والزيت والثلج مش كل دى منافع للمصانع دى ولا آيه يعنى التجارة، والحدادة والميكانيكى ، وفى صناعة المراكب نفسها وكمان تغليب الجمبرى وتصديره للمطاعم فى القاهرة ، ومصانع تعمل معلبات السردين والتونة ، ومفيش غير مصنع السردين ، وصناعة تعليب وتجميد الأسماك وصناعة الغزل وترقيعه ، وفيه مصانع تعليب السردين ، وصناعة السفن ودى يعملها النجارين وصناعة الغزل فى مصنع ليها ، وكان فى مصنع وشغله كله كان فى تعبئة السردين ، لكنه انتقل وصناعة الغزل والشباك وصناعة المراكب وصناعة تجميد الأسماك ، وصناعة الشبك والحبال والطبالى والسلك والطبلية والخشب والحديد ، ويوجد هنا مصانع السردين تقوم بتعليبه ده بس هنا ولا يوجد أى صناعة أخرى " .

ولقد انتبه دوركايم لهذه المسألة فى كتابه عن " تقسيم العمل الاجتماعى " ، حيث بين لنا كيف أن الظاهرة فى عمومها ، وبخاصة تقسيم العمل بحسب الجنس، تؤدى وظيفة اجتماعية محددة وهى خلق الشعور بالتضامن والتماسك بين الأشخاص الذين يمارسون أعمال مختلفة ، وأنه على الرغم من كل ما يقال عن الاختلافات الفيزيقية والبيولوجية بين الرجل والمرأة فإنهما يؤلفان فى حقيقة الأمر كلا واحدا مشخصا عن طريق ما بينهما من إتحاد وروابط وأن ذلك النمط من تقسيم العمل هو أيضا الذى ينشأ عنه ذلك التضامن بين الزوجين [٦] .

وقد ظلت المشاركة القوية للمرأة فى مصادر الرزق المعتمدة على الموارد الطبيعية وفى إدارة الموارد عموماً فى الدول النامية أمراً يشهد به منذ أمد طويل ، ولكن غالباً ما لا يقيم على قدم المساواة مع مساهمة الرجل ، وقد اضطلعت النساء تقليديا فى مجال مصائد الأسماك بتصنيع منتجات الأغذية البحرية قبل ، وبعد جنى محصول الصيد وبيع ذلك المحصول .

ونلاحظ أن النساء الريفيات فى العديد من البلدان تشكل النسبة الغالبة من المنخرطين فى نشاط صيد الأسماك فى الفضاءات المائية الداخلية ، ففى أفريقيا تمارس النساء الصيد فى الأنهار وبركات الماء ، وفى آسيا حيث تشكل الأسماك والأغذية البحرية جزءاً لا يتجزأ من النظام الغذائى لدى العديد من الثقافات تنشط النساء فى مصائد الأسماك الحرفية منها والتجارية ،

وتقوم النساء فى مناطق من الهند بصيد جراد البحر فى التيارات المائية العكسية باستخدام الشباك ، ويقمن فى اللوس وتايلاند بممارسة الصيد فى القنوات المائية ، وفى الفيليبين يمارسن نشاط الصيد باستخدام الزوارق وسط البحيرات الساحلية ، واضطلعت النساء كذلك بدور ريادى فى التطور السريع الذى شهدته زراعة الأحياء المائية .

وغالباً ما يقمْن بأعمال تقديم الغذاء للأسماك وجمع محصول الأسماك والمحار فضلاً عن تصنيع محصول الصيد ، وقد اشتركت النساء فى ليسوتو وفى بلدان أخرى جنوبى القارة الأفريقية فى مزرعة أحياء مائية فى إطار برنامج تنمية الجماعات المحلية تحت رعاية منظمة الأمم المتحدة للأغذية واكتسبن القدرة على إدارة مزارع منزلية صغرى للأحياء المائية ، ويستهلك السمك المنتج فى تلك المزارع ، إما على النطاق الأسرى أو يباع لشراء أغذية أخرى ، وغالباً ما تقوم النساء المسنات والأطفال بنشاط جمع المحار على طول الساحل ، مما يضيف إلى الأسرة مصدراً آخر للدخل والغذاء .

وأصبحت النساء فى بعض المناطق من ضمن كبار المتعاملين فى تجارة الأسماك ، وتنفرد النساء فى الاتحاد الأوربى على سبيل المثال بنسبة ٣٩٪ من حجم صناعة الأسماك ، ويتولين إدارة وتسيير مبالغ طائلة من الأموال ويحققن عوائد مهمة لأسرهن ولجماعاتهن البشرية ، وبذلك فإن النساء يكسبن ويتولين إدارة وتسير مبالغ كبيرة من الأموال ، ويقمن بتمويل تشكيله متنوعة من المؤسسات المعتمدة على تجارة الأسماك ويحققن عوائد مهمة لأسرهن وكذلك لجماعاتهن البشرية .

ونجد أن دور النساء فى مصائد الأسماك غير موثق ، ويمكن إرجاع إنعدام التوثيق هذا إلى عدة عوامل ، وأول تلك العوامل هو أن مستهدفات الإنتاج تهيمن على جداول أعمال السياسات الوطنية ، وبالتالى يستمر التركيز بصفة خاصة على قطاع الصيد (الذى يسيطر عليه الرجال) بدلاً من قطاع التصنيع والتسويق (الذى تسيطر عليه النساء) ، ويتمثل العامل الثانى فى أن مجال الاهتمام غالباً ما يكون " متغاضيا أو غير مدرك لمتطلبات النوع الاجتماعى " ويخفق فى تصور رؤيا أوسع لمصادر الرزق ، إضافة على ذلك فإن الباحثين فى المجال أنفسهم غالباً ما يكونون غير قادرين على إشراك المرأة فى اللقاءات والمناقشات لأسباب ثقافية أو لأنهم يرون أن أفراد الأسرة الذكور هم فى موقع أفضل للتحدث معهم ، ويتمثل العامل الثالث فى أن البيانات المتعلقة بمصائد الأسماك على المستوى الوطنى غالباً ما تكون متمازجة مع البيانات التى تخص

قطاع الزراعة ولا تتوفر البيانات المفصلة حسب الجنس ، مما يشكل صعوبة مزدوجة فى استخلاص المعلومات ذات الصلة بمصائد الأسماك عموماً ، وبالنوع الاجتماعى على وجه الخصوص .

ويعنى تقسيم العمل حسب الجنس فى قطاع مصائد الأسماك أن النساء على وجه الخصوص يشكلن الغالبية فى الأنشطة غير الإنتاجية (بما فى ذلك ما قبل تمويل أنشطة الصيد) ، ولكن نادراً ما يتواجدن وسط نشاط الصيد الرئيسى . إلا أن نقص كميات الصيد وتدهور الوضع الاقتصادى للجماعات البشرية المعتمدة على الصيد يؤثران على النساء المنخرطات فى أنشطة صيد الأسماك ، وتشكل إمكانية الاستفادة المباشرة من الموارد مسألة على درجة من التعقيد ذلك أنع غالباً ما لا يتوفر أى سبب حقيقى يمنع النساء من ممارسة نشاط صيد الأسماك باستثناء أن ذلك النشاط وباعتباره من قبيل النشاط البدنى المرهق يفضل أن يمارسه الرجال [٧] .

وتكتب إحدى المجلات : " الجميع يعملون الرجال والابن يشتغلان فى المصنع ، والأم ترتب البيت ، وتعد الطعام، ثم تتعاون مع بناتها فى إعداد مناديل الرأس المطرزة والمزينة بالخرز لبيعها فى الأسواق ، وهى تعاون زوجها إذا كان محتاجاً إلى المعونة ، تصنع الملابس ، وتطرز الأقمشة، وقادما تجد بينهم من يشغل بعملين فى وقت واحد ، والذى يشتغل مراكبياً فى الصيف، يشتغل صياداً فى الشتاء ، وبعض أصحاب الفنادق تجده فى الشتاء محامياً أو مدير ومعلماً فى القاهرة.

وكانت من نتائج الإقبال على العمل أن تضاعف الإنتاج وغمر الأسواق ، وبالتالى زاد كسب العامل وأدى هذا إلى ارتفاع مستوى المعيشة .. فضلاً عن أن الانغماس فى العمل ، والسعى وراء الرزق نهاراً ، وإلى الراحة من عناء العمل ليلاً ، إن إنصراف الناس عن اللهو والفساد ، وأن الظاهرة التى تنفرد بها دمياط هى التدين والرغبة فى المسالمة وقلة الجرائم ، وخلو البلدة من الحانات ، ثم كثرة المساجد والمصلين [٨] .

أ- دور المرأة فى حياة الصياد ، والقيود التى تفرض عليها :

يرى أحد الإخباريين أنه ليس للمرأة دور فى حياة الصيادين بقوله : "ملهاش دور " ، مفسراً ذلك بأن الشغل صعب قوى عليها وهى فى البيت أحسن ، بينما يقول آخرون : " إن الستات يبقوا فى البيوت مايجوش على المركب خالص، وما يخرجوش من البيت إلا تروح لأهلها بس ، وفيه كمان الستات الكبار دول يشتغلوا فى الغزل ينسجوه ويبيعوه ، والمرأة ما فيش لها دور غير البيت ، وهى ست البيت بسبب ممكن تساعد جوزها ، وتعمل الغزل وده ساعات لو زوجها محتاج، وغير كده ما فيش لها دور ، والقيود للى تفرض عليها هى تربية الأولاد ورعايتهم " .

ويؤكد إخبارى آخر : " المرأة مالهاش دور على المركب ، ودورها يكون فى المخازن يعنى تقشر الجمبرى وتنضف الشباك " ، ويؤكد أحد الإخباريين على أن : " المرأة أو الست مش ممكن أن تطلع على المركب ، ممكن تطلع البنت مع أبوها تساعده بس فى اللنش ، ولا تطلع مع زوجها ولو طلعت يعيبوا عليه ، وده عيب وحرام لأن جوزها مش لوحده فى المركب ، بس ممكن لو طلعين رحلة الستات البحرية كلهم ممكن كل رجل جايب أهل بيته " .

ويصف أحد الإخباريين دور المرأة بأنها : " هى اللى مسئولة عن البيت ، وهى ربة البيت بس ممكن فى البحيرة الست تطلع مع الصيادين ، بس لها دور والالتزامات العادية كربة بيت ، لكن هنا فى عزبة البرج الست فى البيت وبس ومالهاش غير رعاية ولادها ، وإنها تريح جوزها ، والست ما تخرجش إلا للضرورة ، والقانون والدين هما قيودها وتقاليد بلدها وجوزها هما اللى مفروضين عليها ، وتبقى مطيعة قوى والحريم هنا اللى فى عزبة البرج مش الحريم اللى فى الجمهورية ، والرجل منا يسافر ويقعد سنتين ، وهى محتفظة بنفسها مافيش كلام ثانى ، وهى ربة الأسرة فى غيابى ، ومايتجوزش موظفة لازم تكون ست بيت ، علشان لما أجى من البحر ألاقيها ، وماتقدرش تخرج لما تأخذ أذنى ، ولو مسافر تقولى قبلها إنها مثلاً راحة لأهلها " .

ويختلف الوضع فى أوربا على حد قول أحد الإخباريين : " بأنه فى أوربا الست تطلع مع أبنها على المركب عادى ، إنما أنا بأخذ مراتى وولادى أفسحهم فيها بس وساعة أوديهم بالمعدية اللى انتوا جيتوا فيها رأس البر ، ودوت مرة أو مرتين فى السنة مش على طول ، ومافيش واحدة تساعد جوزها ده حتى الطبيخ عايزينه يجى جاهز " .

ويرى أحد الإخباريين : " بأن دور المرأة يمكن أن يكون معنوى من خلال أنها بتدى للواحد حافز أكثر من الأول ، يعنى الواحد عايش وحيد الوقت ده أصبح له شريكه تشاركه ، والست عندنا تقعد فى البيت وتنتظر جوزها لما يرجع من رحلة الصيد ، وماتخرجش خلال تلك الرحلة إلا بإذن جوزها " .

خيرة بيت الرجل ، وهى اللى تربى العيال والبلدة صغيرة ولازم الست تقعد فى البيت تربى العيال علشان الصياد مافيش له مواعيد يرجع فيها من بره ، وفيه حساسية شويه وفيه حريم موظفين ، والأغلبية متعلمين بس ما يشتغلوش ثلاثة أرباع الشباب بيطلع من المدرسة علشان يشتغل " .

ويقول أحد الإخباريين : " بأن دور المرأة من أهم وأصعب الأدوار فى عزبة البرج ، لأن الصياد لما يطلع ٥ : ٦ أيام فهى عليها البيت والأولاد والصياد كل اللى عليه يجيب الفلوس ، فهى عليها الأولاد وترتيبتهم وتعليمهم وتحل كل مشاكلهم ، والبيت إن كان محتاج أى حاجة تعملها وتعتبر أهم دور عن أى مدينة ثانية والقيود ، وهى واخده حريتها فى حدود تربيتها على حدود القانون والدين والحدود المسموح بها ، ولا واحدة جوزها يسبها وتكون مبسوطة ، حتى ولو جوزها موظف تقلق عليه برده ، وهى تخفف عن جوزها لما يرجع وتقوم بشغل البيت كله تطبخ وتغسل وتكنس وتمسح وكده ، يعن ولما يكون الواحد موجود لازم تستأذن منه ، وأبعد من بيت أبوها ماتخرجش فى حالة لما أكون غايب وأنا عن نفسى لو سبت مراتى وعيالى وأقعد ١٥ يوم أو ١٧ يوم نص المدة عند أهلى والنص الثانى عند أهلها وما أعدهاش لوحدها .

ويذكر أحد الإخباريين : " الست مالهمش دعوة بالمراكب ولا بالصيد ، والرجل يسرح ، ويقعد ١٠ أيام أو ٢٠ يوم وطبعاً ساعات بيجى متضايق وأعصابه متوترة ، فهى ترضيه ولها دور كبير ، ومافيش واحدة مالهاش دور زى إنها ماتخرجش طول ما هو سارح ، وماترحش فى حته إلا أما تأخذ إذنه قبل ما يسرح وتتروح ، وتقول له وهو كان سارح إنها راحة الحتة الفلانية وكل الناس مش زى بعضها ، والمرأة هى كل حاجة فى حياة الصياد ، ولما بيبقى جوزها مسافر ماتخرجش طول فترة السفر ، والنفر لو سارح بيبقى رايق ومرتاح عن ست البيت بس هى اللى بتبقى قلقانه عليه " .

ويذكر آخر : " ممكن تشتغل معانا ، الست الفلاحة الى هى مش من البلد تقعد تنضف السمك على الشط والجمبرى ، برده وما تطلعش المرب أصله عيب تطلع الست على المركب ، والست هى كل حاجة فى البيت ، لأن الصياد واكتر أيامه بره البيت ، وبتبقى هى فى غيابه راجل البيت ، أيوه ساعات الزوجة هى اللى تعمل الغزل تشتغله ، وهى معززة مكرمة ، وعليها شغل البيت وبس كفاية عليها والعيال كمان " .

ويذكر إخبارى آخر : " بالنسبة لنا الصيد أرحم من السفر ، اللى غاوى ترحال وده على طول بره ، وفى العزبة وأكبر عدد من الصيادين يسافروا اليونان ، ويلاقوا شغل كثير هناك وربح أكتر ، وفى الأيام دى بالذات والناس بتطلع تصطاد كتير ، وفيه هناك موسمين (الجر والشنشلة) وكل واحد موسمه فى مدة معينة من السنة ، وبالنسبة للسفارين يقعدوا بالسنة وبالثلاثة وبالخمسة ما بيرجعوش بيوتهم فترة طويلة ، وده غلط بس دى طبيعة الصياد ودى طبيعة وحشة لأنه مادين وكل همهم الفلوس ، وأنا جارى متجوز عنده عيال صغيرة وخمس سنين متواصلة ماجاش يشوف

ولاده ، وحوش ثروة حوالى ٣٠,٠٠٠ جنيه فى البنك ، وهناك بيروحوا موسم واحد ، ولكنه يشتغل مواسم ثانية يعنى يشتغل سرقة ، ولما يجى بيأخد حاجة اسمها البلاك لست ، ويهمل أهله وزوجته وأولاده ، ولكن بالنسبة للصياد العادى ٨ أيام سفر مش مشكلة والناس غلابة تهد نفسها علشان معهاش فلوس ، وهنا يبان دور الستات فى أنها تراعى العيال وتراعى البيت وتربى العيال وتعمل للصياد حاجات وأكلات معينة تقدر معاه فترة فى الصيد ، وإحنا نجيب البطاطس والطماطم غاليه ، لكن هى تجيبهم من العربيات اللى تيجى فى الشارع فيبقوا أرخص شوية ، فتوفر لنا كتير ومحدش يقدر ينكر دور المرأة لأن هى اللى بتشيل البيت ، والراجل غابيب وهى كمان اللى تقعد تعمل الشبك والغزل لحد عينيها ما تعمى " .

ويذكر إخبارى آخر : " المرأة لها دور كبير ، هى اللى بتراعى البيت فى غياب الرجل وتشوف العيال ، وهى راجل مكان الواحد لحد ما يرجع ، وممنوع أنها تنزل تصطاد ، لكن باريت يسبوها تصطاد علشان يشوفوا العذاب ، لأن طلباتهم كتير ، المرأة لها دور كبير فى حياة الصياد ، يعنى مثلاً تشيل عننا الهموم وتعمل لنا طلباتنا وتأكلنا ، ولكن المرأة ما تجيش المركب لجوزها مثلاً والصيادين موجودين ، لأن ده عيب قوى بس ممكن تيجى لو كان جوزها عنده مركب خاص به ممكن كده تيجى علشان تصحيه فى البحر بالمركب ، بس غير كده المرأة ما تقدرش تخرج علشان ممنوع " .

قال أحد الإخباريين : " المرأة هى اللى بتبيع الغزل ، ودولت ستات متخصصين فى الحكاية ديت بس الستات اللى فى البيوت ، آه ينضفوا البيت ويغلسوا الهدوم ويطبخوا وخلاص ، والست ممكن تطلع على المركب لما يكون ليها حد عليها غير كده لا ، واللى يطلع تتطلع شويه وتنزل ، مايصحش الست تطلع معانا على المركب ، ولا أى بنت أو ست مهما كانت أصلها مش هاتستحمل الشغل معانا على المركب ، ولا تستحمل جو البحر ولا عيشه السفينة ، والشغلانه دى كمان مقرفة ، والست مش تعرف تعمل حاجة معانا ، اكمننا كلنا رجالة وماحصلش قبل كده إن ست طلعت معانا ، إلا إذا كانت قريبة أو مرات صاحب السفينة واخدها يفسحها شويه أو يفرجها على المركب ، بس تشتغل لاء أو تقعد فى سرحة صيد ، ولا حتى علشان تطبخ لنا ممكن الستات يشتغلوا أى حاجة جوه البلد لو كانوا محتاجين مثلاً أو أى حاجة زى كده ، بس جوه البلد لا فى البحر ولا بره البلد علشان ، إحنا بنخاف عليهم طبعا " .

قال أحد الإخباريين : " والست عندنا تقعد فى البيت ، وفيه ستات يعرفوا يغزلوا وينسجوا الغزل ، وماعندناش ست تطلع المركب ، وإحنا لو ناخد أكل معانا بيعملوه ، وإحنا بناخده إنما

ماتجيش تطبخ هنا فى المركب ، والست تكون زى رب الأسرة فى البيت ، أولاً دى عاده فينا إن الستات متكشفش على رجالة غرب والحكومة ، كمان تمنع ده لأن إحنا مسلمين وموحدين بالله ، والصياد لو عنده لانش صغير على قده ممكن ياخد الجماعة ، ولو عنده بنت ممكن تساعده بالغزل بس " .

ويضيف آخر : " دور المرأة المساعد الأول تكون فى البيت ، وتكون رب الأسرة فى المنزل أثناء غياب الصياد ، وهى تقوم بكل حاجة وفيه بنات تساعد أبوها فى اللنش ، ومافيش أى قيود على المرأة ولو كان الاثنين متفاهمين مافيش أى قيود " ، وذكر آخر : " أنا خاطب ، وخطيبتى بنت عمى ، وهى متعلمة ومعاها دبلوم تجارة ٥ سنين ، وأنا مخلتهاش تتوظف لأنها لازم تشوف عيشة جوزها ، ووالدتى كانت تستنى والدى ، وتجهز له هدومه وغداه وماتكلموش عن أى مشاكل وتوفر له الجو المناسب ، ومافيش قيود على الستات عندنا وتاخد حريتها زى أنها تخرج ، عادى بس بعلم جوزها وتروح لأهلها وتزور أصحابها ، والزوجة ماتخرجش والراجل فى الصيد " .

قال أحد الإخباريين الحاج " سمير " : " أنا بقى أتكلم عن المرأة تعتبر النساء بارعة فى أعمال زوجها الداخلية على أكمل وجه ، يعنى حسابات ومصاريف عشان توفر الراحة لجوزها ، ولو مثلاً أى حاجة من المركب فى البيت تحافظ عليها ، وكمان هى اقتصادية جداً ، وكمان تربى الأولاد كويس " .

ويذكر آخر : " الستات ماينفعوش يشتغلوا الشغلانه دى خالص ، عشان ماينفعش وماحدش يرضى يشغل معاه ستات خالص ، مع إنها حصلت مرة واحدة قبل كده تقريباً راجل كل خلفته بنات ، وخد بنت من بناته معاه على المركب وبتوع النقابة ساعدوه وطلعوا لها كارنية ، وطلعت تصطاد مع أبوها بس طبعا كان أبوها محرص عليها ، ومتأكد من كل البحرية اللى طالعين يسرحوا معاه عشان ماحدش يؤذيها ، بس برضه ماينفعش ، لأن أنت عارف بيبقى كلنا شباب ورجالة ، وبيبقى فى خوف أحسن يحصل حاجة ، ولو فيه بنت أو ست ماحدش عارف إيه الظروف، وإيه اللى ممكن تحصل .

ب- دور الصبية فى عملية الصيد :

يقول بعض الإخباريين : " فيه ساعات مراكب بتأخد عيال معاها فى الرحلة ، بيقفوا على الونش وكده ة ، إحنا مافيش معانا عيال على المركب لأن لهم سن معين للطلوع بتاع ١٣ سنة ، ويكون شغله على المركب يعنى مثلاً يعمل شاى يغسل حلل يتعلم مع الأيام ، فى عيل ممكن يبقى عنده ١٥ سنة ويدير مركب ده حسب عقل العيل ، والصبى يساعد الأوسطى بتاعه ، وبيكون مسئول عن خدمته واللى تحت أيد الأوسطى " .

وقال أحد الإخباريين : " فيه أطفال من ١١ - ١٢ سنة ، بس بيكون رجل وساعات يكون أحسن من الرجل الكبير ، وهو أهله يجيبه عشان يتعلم مهنة الصيد بس ملوش عمل محدد ، هو يتفرج علينا وساعات يناول حاجة أما دور محدد مفيش ، وإحنا عند الصبية دية تعمل شاى، وساعات يقفوا على المكنة ويغسلوا الأطباق ، ويعدلوا الحتة ويناولوا الواحد أى حاجة يطلبها ويعوزها " .

ويذكر آخر : مافيش عيال صغيرة تصطاد ، ومعانا يجوا كل جمعه يتفسحوا ويستحموا بس، دول إحنا نحبهم ، ويكونوا أما قرايبنا أو معارفنا ، وملهمش شغل قوى ، يعنى ممكن يساعدوا فى الطبيخ ساعات ، بس الشغل كله للرجالة ، وهما كمان يسندو بس لو إحنا تعبنا بيسندوا فى الشغل ، ولو واحد مثلاً عنده ١٥ سنة يشتغل مع أبوه ممكن يشتغل فى المطبخ ويشد الحبال معانا ، ممكن يتبادل أى حد يحتاج حاجة ، والصبيان هنا يشتغلوا حاجات بسيطة ، يعنى اللى يعمل شاى أى حاجة بسيطة ينظف المركب ، والفرش وكده يعنى كلها حاجات بسيطة ، ويقوم بمساعدة الأوسطى ويكون مسئول عن الخدمة ،واللى تحت من أيد الريس والخدمة " .

ويذكر إخبارى آخر : " أقل حاجة بتاع ١٣ سنة مسموح أنه يشتغل على المركب ، ويعمل شاى أو يغسل حلل ، ويعملوا أعمال النظافة ويقف على المكن، ولازم يبعد بعيد عن الموتور عشان مايتعورش " .

وقال أحد الإخباريين : " عيال صغيرة لا مفيش عيال تطلع معانا ، أصغر حاجة أنا وابن عمى يعنى حوالى ١٨ سنة ، وأدينا نشتغل أى حاجة مش شغله معينة يعنى الصبيان لهم دور بسيط زى يقفوا على المكنة ، أو يغسلوا المواعين أو يعمل شاى يغسل أكياس ، المهم أن لهم شغل لكن بسيط شويه على أدهم ، دور الصبى بيكون زى الجرسون ، يعمل شاى ويؤدى الخدمات لأنه لسه يتعلم ،ولو جيه فيه حبل وضربه ممكن ميرجعش لأمه ، والصبى يعمل الشاى بس مش كثير ويكون عمره من ١٠ : ١٢ سنة ، وفى أهالى عندها طمع يكون العيل عنده ٥ ، ٦ سنين ويشغلوه ، بس العيل بيتعب قوى ، والعيال ماينفعش لهم دور محدد ، هما موجودين معانا يساعدونا فى أى حاجة نعوزها منهم ، ودائماً يكونوا أولادنا الصغيرين " .

ويذكر إخبارى آخر : " فيه صبيان تشتغل على المركب فى الصيف ، وفى فترة الدراسة تروح الدراسة ، وشغلهم المحدد عمل شاى للصيادين أو غسل المواعين والطوايل ، ويعنى مايعرفش يقف على المكنة لو أتعلم أنه يشتغل على المكنة أو أى حاجة ثانية ومع التدريب يشتغل عليها لوحده ، وممكن واحدة تجيب ابنها أو ابن الريس أو أى صياد ، يعملوا شاى ويغسلوا المواعين ، ونعلمهم ترقيع الغزل " .

قال أحد الإخباريين : " الطفل عندنا يشتغل عادى مافيش اللى هو يقعد كده ملوش شغله، ساعات يقف على الماكينة ، وساعات شغله ثانية عشان يتعود وهو صغير على الشغل ، وفيه صبيان كثير وفى عيال صغيرة قوى تسرح معانا، وساعات عيال بس القرايب بس فى معظم الأوقات ، وهو فى الغالب لو مكنتش أعرفه كويس يبوظ السرحة ، ولو تعب مثلاً هروحه وممكن يبوظ الشغل ولو مكنش واحد قريب فى الغالب مش هأخده ، وفيه ناس تسرح وهى صغيرة قوى وهى عندها ١٠ سنين ، سواء هواية أو خروج من المدرسة " .

قال أحد الإخباريين : " أقل من ١٢ سنة ميطلعش المركب ، والواحد يخاف أهو اسمه برده عيل ، بس لو عنده ١٢ سنة يشتغل أهو يعملنا شاى أو يغسل حاجة ، أهو يعمل شغله خفيفة، وإحنا ساعات نشغله بالنهار وينام بالليل ، ويعملوا شاى ويغسلوا المواعين بس مفيش لهم دور محدد ، وهما اللى يقوموا بكل العمل الموجود على المركب ، شد الغزل وكل حاجة أصل الصبية هنا عمال برده ماهماش عيال ، وهما بيجوا يسرحوا معانا ، ولما يجى الليل يناموا ، ولما يقوموا ينولونا الحاجات اللى إحنا عايزنها ، ويعملوا لنا الشاى وبس على كده وكمان يتعلموا مننا ، وإحنا نعمل أيه عشان يكبروا ويعرفوا يشتغلوا كويس ، ومع أنهم صغيرين ، لكن لهم دور كبير، يعملوا شاى وقهوة والطبيخ " .

ويذكر آخر : " العيال تتدرب على كل حاجة ، أنا ابنى منفعش فى التعليم، وعقاب له أوقفه فى الساقعة يقف على المركب ، عشان يحرم ويعرف قيمة التعليم ويذاكر ، والعيال تقضى حاجات الكبار " ، ويذكر آخر : " مافيش عندنا صبية على ظهر المركب ، آه ممكن يكون الريس عنده ولد ويطلعه معانا على سبيل الخبرة والمعرفة ، وممكن يكون واخدها سياحة وملهمش دور محدد ، وساعات يقف على تعشيقه المكنة ، وأقول له هات لورى يجيب وهات لقدام يجيب ، وينقض السمك وبالليل ينام علشان صغير والواحد ، وهو صغير يحب شغلانه أبوه ، ولما يكبر يلعنها ويلعن أبوه " .

ويذكر إخبارى آخر : " بالنسبة للمراكب واخده عيال صغيرة تبقى عنده ظروف ، والده متوفى وممكن يعمل شاى يناول حاجة ، وممكن يغسل المركب من على الونش كده ، ونعلمه الشغل برده عشان يقدر يسد فى أى حاجة ، وتبقى صنعه فى أيده يعيش منها ، والخدمة يغسل حاجات الأكل لو هو جدع ممكن يشتغل ، وده تبع الناس اللى موجودة على المركب " .

قال أحد الإخباريين : " أصغر واحد على المركب زى ما أنتى شايفه ابن عمى ، وهو جاى يسرح معانا فى الأجازة ، وفى الدراسة يروح مدرسته ، وأهو يتعلم حاجة ، هو مش حرفى زى عندكم ، وهوه ليه كرنيه زينا يعنى ممكن يقف على الماكينة أو يلم الروشات ، أو يحط جاز للماكينة وساعات يشفوا حلبات وإحنا طبعا مش بنضربه لو غلط بس نعلمه ، فى البداية صح ولو عمل ساعات أديله خمسة أو عشرة جنيه عشان يصرف على نفس ، بس طبعاً الواحد يفضل يجيب قريبه عند حد غريب ، ومش لازم أولادى يطلعوا صيادين ، وساعات وممكن الصبيان يعمل شاى للناس ، أو يغسل الأطباق والحاجة اللى نأكل فيها لحد ما يتعلم ويشتغل معانا وتشتغل على المركب " .

قال أحد الإخباريين : " الصبى عندما يجبى ١٣ سنة يعمل شاى ، وممكن ينظف السمك فى كل حلقة بس لأنه لسه متعلمش ، ولو صاحب المركب له ابن يأخذ أبنه على المركب عشان يكون قدام عينيه ، ويشغله شغل بسيط ويتعلم الصيد وبعد كده يقوم يعلمه الصيد ، وطبعاً يغسلوا لنا الحلل والمواعين ، وكل عملية النظافة على الصبيان والطباخ أى واحد يعرف يطبخ " .

ويذكر إخبارى آخر : " الصبيان لهم دور ، يطلعوا معانا فى المركب لازم يتعلموا عشان يشتغلوا ، وبعد كده يعتمد عليه بعدين ، وهما يشتغلوا زى الكبار نفس الشغل ، عشان يعودوا عليه ممكن شغل بسيط ، زى أنه يناول ميه ويشيل حاجة يناول حاجة ، ويعمل شاى وينظف ، والصبيان يكون سنهم من ١٠ : ١٢ سنة لو داخ العيل ميطلعش المركب ثانى ، لو مادخش يقف على المكنة ويتعلم ، والعيل يشتغل فى الإجازة يأخذ أجر صغير على قده ، واللى يكون مش نافع فى التعليم يسرح معنا على طول " .

ويذكر آخر : " العيال الصغيرين يسافروا واقفين على المكنة ، ويعملوا الشاى وساعات يعملوا الأكل ، وآه فى عيال بتشتغل على المركب يعمل أى حاجة فى المركب ، ممكن يعمل شاى يغسل صحون أى حاجة لحد ما يتعلم أى حاجة لخدمتنا وبس ، ومفيش أى اعتماد غير غسيل المواعين أو الطوايل ، وممكن يعمل شاى ويغسل طوايل ، ويتعلم الصيد دول الفاضيلين فى الدراسة بيأخدهم أبوهم ما يضيعوا معاهم على المركب ، ودورهم هى تنقية السمك من بعضه " .

ويذكر آخر : " الصبى الصغير يعمل شغل خفيف على قدره ، يغسل مشمعات ، ويغسل الثلاجة ينقل الطوايل للمركب ، ويناول أى حاجة يعمل لنا شاى " ، ويخالفه إخبارى آخر : " ما بنأخدش معانا عيال صغيرين ، أصغر حاجة ممكن نأخذ معانا ١٤ - ١٥ سنة ، عشان يستحمل الشغل اللى فى السن ويطلعوا يشتغلوا معنا ، لكن اللى أصغر من كده مايشتغلوش معانا ولو طلعوا معانا يطلعوا يتفرجوا أو يلعبوا أو يتفسحوا لكن أصغر من كده مايستحملوش الشغل واللى عنده ١٤ سنة ، وده يشتغل أى حاجة زينا ومعانا أكثر واحد عادى زينا ، وممكن حتى يقف على الدفة وصاحب المركب يقول له أضبط الدفة والمركب على الجهة دى عليها ، وكل شويه يطلع يشوفه مضبوط ولا لا ويعلمه إزاى يضبط نفسه ، وإزاى يسوق كويس، وكمان إحنا ما بنسبش بعض يعنى دائماً نبقى نساعد بعض ، ونشوف اللى محتاج مساعدة ونساعده وفى الغالب الصغير ده يبقى ابن صاحب المركب ، أو ابن واحد من البحرية عايز يعلمه الصيد ويعوده على حياة المركب ، عشان يطلع من صغره صياد كويس ، ومثلاً الطفل يجى يناول الحبل ، ويعمل شاى ويشيل الطوايل ، ولا يوجد لهم دور محدد ممكن العمل ، يعمل شاى ويناول اللى يطلع يشيل، ويناوله أى حاجة ، وفيه ناس محتاجين وأبوه ميت بيجى يشتغل على المركب ، يلف أبره الغزل ويغسل الطاولة زى دى بالخرطوم ، ويشغلوا العيل ويسرح وعنده ١٢ سسنة وميعملش حاجة والراجل صاحب مركب يديله ١٠٠ جنيه أو ٧٠ جنيه ، ويديله مصروفه " .

٥- : قطاعات صيد الأسماك [٩] :

تتضمن صناعة صيد الأسماك أى صناعة أو نشاط يركز على صيد ، أو تربية ، أو معالجة ، أو حفظ ، أو تخزين ، أو نقل ، أو تسويق أو بيع الأسماك أو منتجاتها .

وقد عرفت منظمة الأغذية والزراعة FAO صناعة صيد الأسماك على أنها تتضمن الصيد الترويحى كمورد للرزق والصيد التجارى وقطاعات الإنتاج والتسويق ، فيهدف النشاط التجارى إلى تسليم الأسماك والمنتجات البحرية الأخرى ليتم إعدادها للاستهلاك البشرى أو كمدخلات لعمليات صناعية أخرى .

ويوضح الجدول التالى إنتاج صناعة صيد الأسماك على المستوى العالمى

لعام ٢٠٠٥م بالأطنان ، سواء عن طريق الصيد أو المزارع السمكية المائية :

أنواع الأسماك	الصيد	المزارع السمكية	المجموع
القشريات والرخويات	93.253.346	48.149.792	141.403.138
النباتات المائية	1.305.803	14.789.972	16.095.775
المجموع	94.559.149	92.939.764	157.498.913

وذلك يعادل حوالى ٢٤,٤ كيلو جرام فى العام لكل شخص فى العالم ، ويوجد ثلاث قطاعات أساسية لصناعة صيد الأسماك، بشكل عام ، هي :

أ- القطاع الترويحى :

يتضمن المشروعات الصغيرة والأفراد الذين يهدفون على الترويح ، والرياضة أو مؤازرة موارد مؤسسات الصيد التى تكون منتجاتها غير مخصصة للبيع .

وتتكون صناعة الصيد بالنسبة للقطاع الترويحى من مشروعات صغيرة مثل صناعة وبيع الأسماك بالقطاعى ، وتصميم وإعداد قوارب الصيد الترويحية وإعداد قوارب صيد للتأجير والقيام بمغامرات الصيد الأخرى .

ب- القطاع التقليدى :

ويتضمن المشروعات الصغيرة والأفراد المرتبطين بموارد مؤسسات الصيد ، حيث تعتمد الشعوب فى البداية الحصول على منتجاتها طبقاً لعاداتهم وتقاليدهم .

إنّ صناعة صيد الأسماك التقليدية ، أو الصيد الحرفى ترتبط بممارسات صيد تجارية على نطاق صغير ، أو من أجل الحصول على الرزق ، وخصوصاً باستخدام أساليب فنية تقليدية مثل: صنارة الصيد أو عدة الصيد ، والأسهم ، والرماح ، ورمى الشبكات أو شبكات الجر وما إلى ذلك .

ج- القطاع التجارى :

ويتضمن المشروعات الصغيرة والأفراد المرتبطين بموارد صيد الأسماك وموارد المزارع المائية ،

والتحولات المختلفة لهذه الموارد حتى يتم تحويلها إلى منتجات للبيع ، كما تم الإشارة إليه على أنه يتضمن (صناعة أطعمة البحر) ، وبالرغم أنه يوجد أنواع لا تعتبر طعاماً ، وتدخل ضمن منتجاتها مثل اللؤلؤ ، ويتضمن القطاع التجارى لصناعة صيد الأسماك ما يلى :

١ - الصيد التجارى وتربية الأسماك .

٢ - عمليات تصنيع الأسماك .

٣ - تسويق منتجات الأسماك (١٠١) .

٦- أنواع أسواق الأسماك :

تعتبر مهنة الصيد في مالاى وأندونسيا مصدراً أساسياً للرزق ، وتعتمد على انتعاش ظروف السوق ، ويوجد العديد من الأسواق ، فنجد سوق الأسماك الطازجة ، ويكون لها مراكز محلية وتتأثر كثيراً بوسائل النقل المتاحة ، ويمكن أن تعرض فى سلة محمولة ، أو على دراجة أو موتوسيكل أو من خلال السكك الحديدية ، ويلعب عامل السرعة دوراً هاماً جداً فى إمداد هذه الأسواق ، لأن الأسماك لا تظل طازجة لفترة طويلة ، خصوصاً فى المناطق المدارية ، ويتمثل النوع الثانى للأسواق فى سوق الأسماك الجاهزة ، ويكون هذا السوق وينتشر فى معظم المناطق ، ويمكن نقل الأسماك المجففة والمملحة إلى مسافات بعيدة كما يمكن حفظها خلال فترات الطقس السيئة ، أو خلال فصول التى يندر فيها الأسماك ، كما يوجد أيضاً وسائل للتعامل مع الكميات الفائضة من الأسماك .

إن العمليات والأنشطة المرتبطة بهذا الفرع من الصناعة تؤدى إلى توظيف أعداد كبيرة من الأفراد ، وخصوصاً الذين يعتمدون على الصيادين ، وكانت السمة الغالبة لوضع السوق هى درجة تشعبه ، وربما نتوقع من الخصائص البسيطة لمجتمعات الصيد هذه أن ترتبط تجارتها الأساسية بمنطقتها النائية ، حيث يوجد مزارعون ، أو توجد مراكز محلية .

ونجد أن المؤسسات الخاصة بصيد الأسماك للساحل الشمالى لجافا Java والساحل الغربى لملاى Malaya تعوض كميات كبيرة من الأسماك ، سواءاً الطازجة أم المملحة ، ولكن المناطق النائية تكون فى الغالب مناطق متخلفة ، كما يكون سوقها محلياً غير كاف ، ويكون طلب الاستهلاك الكبيرة غير متوفرة ، ويؤدى ذلك إلى الإقبال على الاستيراد ، وخصوصاً مناطق

مثل الساحل الشرقى لملاى والساحل الجنوبى الشرقى لسوماترا Sumatra ، وترتبط هذه التجارة بالأسماك المجففة والمملحة ، ولكن تجار الأسماك الطازجة بدأوا يُقبلون على الاستفادة من مزايا الاتصالات الحديثة ، فعلى سبيل المثال نجد فى السنوات الأخيرة أنه يتم حمل الأسماك الطازجة بواسطة عربات نقل كبيرة من أماكنها المحلية فى الجنوب الشرقى لباهانج Pahang إلى سنغافورة Singapore ، ومن كوانته Kuanntan فى شمال باهانج مروراً بالجزيرة إلى بعض المدن فى سيلانجور وبيراك Selangor and Perak ، إن تجارة الأسماك بصفة عامة تحظى باهتماماً قليلاً من الناحية السياسية ، بالرغم من أن الضرائب الخاصة بالاستيراد والتصدير ربما تؤثر عليها أحياناً عندما تكون أرباح التجارة قليلة .

لقد ركزت علاقات السوق المرتبطة بصناعة صيد الأسماك بدرجة كبيرة على مالاى، وبشكل خاص على سنغافورة التى تعتبر أكثر الأمثلة البارزة ، وقد تم دراسة وضع المناطق والمراكز الأخرى، حيث أوضحت نوعاً مشابهاً من أنماط التداخل ، وبناء على ذلك فإن تجارة الأسماك لا يمكن النظر إليها على أنها مجموعة من الوحدات الاقتصادية المستقلة التى تخدم المستهلكين المحليين فقط ، ولكن تتشعب العلاقات وتتقابل فى شبكة عمل واحدة ، ويشير الجانب العملى إلى أن أى برنامج فعال لتطوير مؤسسات الصيد يجب إعداده جيداً ليواكب الحدود السياسية الحالية والخطة المرتبطة بتلك المناطق كوحدة اقتصادية عضوية واحدة .

إن نظام تسويق الأسماك أدى إلى ظهور أنواع عديدة من الوسطاء ، غالباً ما يكونوا متخصصين ، كتجار جملة أو تجار تجزئة ، ويتاجرون فى الأسماك الطازجة أو المملحة أو المجففة، ويستخدمون أساليب متنوعة من التمويل والائتمان ، وبالرغم من أنهم غالباً ما يعملون فى أعمال ثانوية لإعداد الأسماك للسوق ، فيمثلون عادة مجموعة منفصلة عن الصيادين الحقيقيين ، ويختلف الوسطاء من منطقة لأخرى ، فنجدهم فى بعض المناطق من سكان المنطقة الأصليين ، وفى مناطق أخرى يكونوا غرباء مثل الصينيين ، كما توجد نساء تلعب دوراً هاماً فى بعض المناطق كما يوجد اتجاه واضح فى معظم المناطق بالنسبة لتجارة الأسماك الطازجة ، بحيث تكون تحت سيطرة السكان الأصليين للبلد ، وبالنسبة لتجارة الأسماك المجففة والمملحة فتكون تحت سيطرة الصينيين ، ويرجع السبب فى ذلك إلى الاهتمام بتسويق السلع من الدرجة الثانية ، وخصوصاً تجارة الواردات الواسعة النطاق ، والتى تتطلب اتصالات على أعلى مستوى .

ولقد دخل الصينيون فى صناعة الصيد فى معظم المناطق ، مثل غرب وجنوب مالاى، حيث يلعبون دوراً هاماً فى عملية الصيد ، وهذه المناطق ساعدتهم على توسيع أدوارهم كوسطاء ليسيطروا على سوق الأسماك الرئيسى ، لكى يستطيعوا تمويل الصيادين المحليين .

ويستخدم الوسيط العديد من الطرق ، فيقدم مالاً أو سلعاً مثل الأرز أو القماش للصيادين فى فصل الركود فى مقابل الحصول على ما يصطادوه من الأسماك ، فيتم إقراض المال لشراء القوارب والشباك ، وربما يقدم لهم هذه المؤن والأدوات دون الحصول على فائدة، وفى المقابل يتعاقد مع الصيادين ليأخذ أسماكهم بسعر متفق عليه أو سعر يمكن أن يحدده بنفسه وعادة ما يكون أقل من معدل السوق الحر ، وبذلك فهو يؤدى وظائف هامة ، فيلعب دوراً هاماً فى مواجهة مخاطر السوق ، فيقدم رأس المال فى صورة نقدية أو سلع للمستهلك أو سلع للمنتج ويحمى الصيادين من العديد من المشكلات المتعلقة بالبحث عن المشترى ، ومن الناحية الأخرى ، فيواجه النظام أخطارا كبيرة ، حيث يظهر نوعاً من الاحتكار ، ويغرق الصيادين فى الديون ، كما تضعف فرصتهم فى تكوين رأس[٥] مال خاص بهم .

٧- تسويق الأسماك في عزبة البرج :

وبالنسبة لنظام تسويق الأسماك نجد أن الصيادين يتصرفون فى محصولاتهم فى الأسواق الصغيرة التى يؤمها القرويون من أقدم العهود لبيع وشراء حاجاتهم ، وقد وجدت صور ورسوم تمثل هذه الأسواق ، وما يجرى فيها من مساومات البيع والشراء إلى غير ذلك[١٢] ، أما بالنسبة لسوق عزبة البرج فنجد أن مساحة السوق حوالى ٥٠٣٧ متر ، ونجده سوق دائمة طوال أيام الأسبوع ، أمّا بالنسبة لعدد الباعة المرخصين فى السوق فيبلغ عددهم حوالى ١٣٣ بائع ، وعدد المحلات الموجودة بالسوق ١٧٣ محل .

أمّا عن المرافق العامة المتوفرة بالسوق فنجده متوفر بـه المياه النقيـة والإنارة ووجودة مظلة ، كما يوجد تجمع منظم للمخلفات وبالنسبة لطريقة التخلص من المخلفات ، فذلك يتجه من خلال رفعها يومياً أمّا عن الاحتياجات التى يجب أن تتوافر لتحسين السوق ، صرف صحى وشرطة مرافق ، وإقامة سور حول السوق[(*)].

*( ) يمكن أن ترى صورة لسوق السمك في عزبة البرج بالعودة إلى الملاحق الخاصة بالصور ، صورة رقم : (٧٠) .

حالة الأسواق الدائمة والدورية :[١٣]

البيان	السوق الأول	السوق الثانى
اسم السوق	سوق عزبة البرج	سوق التل
مساحة السوق (م2) .	5037	400
موعد عقد السوق (دائم أو دورى	دائم	دائم
ويحدد مكان تواجد السوق (بالشارع – أرض مخصصة).	أرض مخصصة	شارع
عدد الباعة المرخصين .	133	أشغال يومى
عدد المحلات الموجودة بالسوق .	173	لا يوجد
جملة الرسوم المحصلة بالجنيه سنويا .	8226	
توافر المرافق العامة بالسوق :		
مياه نقية	يوجد	
صرف صحى .	لا يوجد	
إنارة .	يوجد	
وجود مظلات .	واحدة	
سور .	لا يوجد	
وجود تجمع منظم للمخلفات .	يوجد	
طريقة التخلص من المخلفات .	رفعها يوميا	
الاحتياجات المطلوب لتحسين السوق	الصرف الصحى شرطة مرافق	

٨- النشاط التجارى والتبادل السلعي:

يقول بعض الإخباريين : " إن مافيش نشاط تجارى قد كده إحنا بنجيب السمك وبنبيعه للمخازن ، بس لو حد عايز يشترى طاولتين ولا حاجة بنديله وفى معلم كويس ، وفى معلم بيسرق شويه مش كله " ، بينما يقول بعض الإخباريين : " إحنا بنجيب السمك ، وبنخش البر كل يوم، وصاحب المركب بيطلع السمك وبيديه للتجار وبيوزعه ، وبعدين يدى لكل واحد حقه حسب شغله".

ويذكر آخر : " إحنا بعد ما نجيب السمك من البحر يقوم الصياد موديه للتجار ، وبعد كده التاجر يقوم بتوزيعه على المحافظات الثانية ، زى مصر وإسكندرية ، وإذا السمك ما خرجش من البلد ممكن يترمى لأنه زايد عن حاجة البلد ، فلا بد من توزيعه ، وهو ده مركز الاقتصاد فى البلد " .

ويرى أحد الإخباريين أن : " النشاط التجارى يتمثل فى إعطاء السمك للتاجر والتاجر بيبيعه ، ونرجع نحاسبه عليه ، صاحب المركب الللى بيسلم السمك للتاجر ، وبعد لما التاجر بيبيعه يحاسب الريس عليه ، وبعد كده الريس يأخذ الحساب يطلع تمويل المركب غيراد للمركب وإيراد للبحرية ، كما يوجد سوق فى رأس البر بيرسى فى جميع أنواع السمك ، والسياح بيجيوا يشتروا عادى ، وفيه بيبيع بالجملة كمان فى رأس البر ، يبأه عادى والبيع قطاعى ، فالطاولة مثلاً فيها عشرين كيلو بيقف على المشترى اللى هيبيعه بـ ٢٢ أو ٢٥ ج ، وهوه وشطارته بأه مع الزبون ، بس مافيش تبادل دلوقتى كل حاجة بالفلوس، فإحنا لما نحب نمول المركب بالجاز ما بندفعش بدلها سمك بس بندلهم فلوس ، وبنلاقى أن كل تاجر وله مراكب معينه ، بيطلع عليه التاجر الثانى ملوش دعوة بها ، وفى واحدة بتيجى تاخد سمك أسمها المعلم بشرى من المعلمين المشهورين هنا" .

ويؤكد أحد الإخباريين أن : " النشاط التجارى هنا هو الصيد ما فيش أى نشاط ثانى غيره، وإحنا هنا مقتصرين على نفسنا ومالناش اى علاقة بأى بلد ثانية ، ومافيش تبادل تجارى بيننا وبين أى بلد ثانية ما فيش إلا دمياط بنجيب منها الموبيليا ، بنتاجر جوه البلد ، وسعات يسافر الجمبرى إسكندرية مثلاً ومصر ويحاسب الصيادين هناك ، وسعات ناس بتيجى تاخد من البلد سمك برضه يعنى ماشية ، كما يوجد تبادل تجارى بين دمياط وعزبة البرج ، والتبادل مع دمياط عادى بياخدوا منهم سمك ونبيع لهم سمك ، وإحنا مالناش دعوة بالسمك ، إحنا بعد ما نصطاده بنبيعه للتاجر ، وهو بيوزعه بطريقته وهو اللى بيثمنه وبدينا حقنا بعد ما يبيعه ، وبالثمن بتاع السمك بنجيب مستلزماتنا ، ومستلزمات المركب والباقى بيتوزع علينا سواء كثير أو شويه ، وبالنسبة للسمك لما بيطلع المخازن بتطلع أصناف كثيرة ، ويسافر إلى المنصورة ومصر والدول الأوربية وخصوصاً الجمبرى والأخطبوط ، والسمك النظيف والوقار كمان ، إحنا بندى المخزن والشركة بتصدر بره ، ولو حصل إن سنة توقف التصدير والسمك يكثر والصيادين لمؤخذه تضيع وندور نشحت ، كما يوجد تجار للسمك والتجار هى بتبيع السمك للناس ، ونرجع نحاسب النجار

، وصاحب السمك هو اللى يسلم السمك للتاجر ويحاسبه ، والريس ياخد الحساب ويطلع منه تموين المركب وإيراد المركب وأجر العمال ، ومافيش هنا تبادل خالص " .

ويذكر أحد الإخباريين : أن " فيه تبادل تجارى ، بس إحنا ملناش دعوة ، التاجر هوه اللى بيوزع على الباقى ، بس كمان معتقدش إن فيه تبادل تجارى ، كل مكان فيه صيادين تقريباً بيوزعوا لأماكن معينة ، وعندنا التجارة فى السمك أحسن حاجة ، ومعندناش حد بيشتغل فى أى حاجة غير السمك ، كل الناس يا إما تجار سمك ، يا إما صيادين يا إما نجارين مراكب ، والسمك بيتباع زى ما اصطدناه ، ومبنبدلش حاجة ، وموسم الصيف كله جمبرى يعنى معظم المراكب بتصطاد الجمبرى ، بس اللى بيفرق إن المركب ديت بتصطاد كثير والمركب مثلاً الثانية بتصطاد قليل ، وديت أرزاق بتاعت ربنا مقسومة لكل واحد ، وإحنا نشاطنا لما بنكسب ، والسمك يتوزع فى السوق ويتباع يحصل ترويج فى السوق والبضاعة بتزيد ، بس مافيش تبادل بيننا وبينهم خالص ، وبالنسبة للسمك إحنا بنبيعه للتجار لأنه بيسافر لمصر والإسكندرية ، والتجار بيقعدوا على البر والجمبرى بيأخذوه ويسافروا لمصر ، والمخازن دى كلها على البحر من أول مصنع أدفينا لحد الفنار ، وإحنا معندناش كده إحنا السمك اللى بنجيبه ، بنديه للتجار ، وهما حرين وهما ساعات بيدوه للفنادق زى الجمبرى ، والسبيط أما الباقى يتباع على الحلقة هنا الفراخ ، والمرجان إحنا مش بنبادل إحنا بنبيع وبنقبض " .

ويضيف آخر : " إحنا بعد ما نطلع السمك من الغزل ، بننقضه ونزله فى الثلاجة تحت المركبة فى تحت ، وبعد كده بنحطوه فى الطاولة ، ونخده نبيعه فى الشادر ده مثلاً ٥ ج ده ٣ ج وده بـ ٢ ج ، ويوجد تصدير مثل القاروس (الأروس) ، والجمبرى درجة أولى يصدر إلى البلاد الأوربية والدينية والباربونى وسمك موسى وموزجان ، وفيه صياد عن صياد يختلف ، أول حاجة بيكون صاحب المركب ، والبحرى فى الدرجة الثانية المتوسطة ، لكن الصيد نفسه يعتبر أحسن شغله ، فى مركب كبير " شنشلة " تشتغل على الأسماك العائمة ، زى السردين أو ، الباعه ، الكيلو، بلاميطة ، تونة ، لكن التونة شديدة، وممكن تقطع لنا الشبك عشان كده لها سنارة مخصوص لصيدها " .

قال أحد الإخباريين : " إحنا ما بنبدلش حاجة ، إحنا السمك كله يجى للتجار ياخذوه ، وما فيسش تبادل وفى تجار من الإسكندرية ومصر ، وفى سوق العبور فى القاهرة وفى إسكندرية الأنفوشى ، وفى الإسكندرية مراكب كثير لكن بياخذوا كثير من هنا ، ويقعد السمك ٥ أو ٦

أيام على المراكب ، وبعد ما نتنهى من رحلة الصيد يسلم السمك لتاجر معين ، وهو بتصرف فى السمك ويوزعوا على التجار ، وهو بياخد على أد طاقته ، وبنجد فيه نشاط تجارى ، فبعد صيد السمك يبدأ توزيعه على المحافظات الأخرى ، وبيعه هناك وأحياناً للخارج " .

ويذكر إخبارى آخر : " دائماً إحنا بنجيب السمك ونبيعه للتجار ، وإحنا لنا تجار مخصوصين تبيع لهم السمك ، والتبادل كان زمان بنجيب السمك من العريش ، وكان بيطلع لنا المراكب بتوع فلسطين ويشتروا السمك منا ، والسمك اللى بيجى طول السرحة بيكون فى الثلاجة لحد ما المركب ترجع ، وبعد كده بيسلم السمك على التاجر ، وبعد يوم بيقسمه بعد ما يبيعه ، وبيكون فيه خلاق فى الثمن علشان الصياد يأخذ السمك بسعر قليل ، ويبيع غالى جداً ، وفيه سمك بقف صاحب المركب لحد ما يتباع ويأخذ حقه علطول " .

ويقول أحد الإخباريين أن : " التاجر يبيع السمك ، وبعدين بعد يوم أو اثنين بعد ما يبيعه ويسافر تانى ، والسمك اللى بنصيده بيروح للتاجر ، والصياد بيكون له حصة من السمك ، والصياد بيودى السمك للتاجر عشان ياخذ رزقه ، وهناك وجهة نظر أخرى من أحد الإخباريين بأن توزيع السمك بكون نظام تسليم، يعنى يسلم السمك للتاجر يعنى ١٠ طاوله بالميزان ، ويحاسبوه آخر النهار على المخزن ، ويأخذ كشف بالسمك وليه سعر معين على الطاولة، وهو له الزيادة اما لو فى مزاد يفضل واقف لحد ما يبيع التاجر ، وياخذ التاجر من مناطق مختلفة ، وعندما يحتاجوا شىء يشتروا من قرى وضواحى دمياط ، ويشتروا من المحافظات الأخرى ، فهى عملية تبادل تبعاً للتجار" .

ويذكر آخر : " وإحنا شغلتنا نجيب السمك ونتعامل مع مخزون معين ، وعلى امتداد الشاطئ، وفيه معلمين كثير بياخذوا السمك ويبعوه بأعلى سعر يستحقه السمك ، وفيه نوعين من المراكب نوع بيجيب السمك ويديه للتاجر بيبيعه بأعلى سعر على الزاد ، وله نسبة معينة على كل ١٠٠٠ ج له ٥٠ جنيه ، وفيه تجار صيادين ، ودول عندهم بزار يعنى الصيادين يستدينوا منهم وصاحب المركب بيأخذ من التاجر ، على هذا الأساس أنه يدى للتاجر السمك بيبيعه ويحاسب صاحب المركب أو المستدين منه بالسعر اللى يعجبه ، والسعر اللى على مزاجه لأن هو ماسك صاحب السمك من أيديه بمعنى أن هو ياخد حقه من ثمن السمك ويديك أى فلوس ، وممكن يكون يبيع السمك بسعر عالى ويديلك فلوس قليلة ، المهم أنه يأخذ فلوس وخلاص ، لكن الأحسن إن صاحب السمك يبيعه بالزاد ، وبعدين يأخذ فلوسه ويدى للتاجر حقه اللى هى الفلوس إلى صاحب السمك واخدها منه ، وبنلاقى أن التجارة هنا أكثر بتاعت السمك والتجار اليومين دول شايفين

نفسهم ، والتجارة فيها بركة والتجارة اللى فيها بعض مرة خسارة دى اللى ربنا مبارك فيها ، إنما التجارة اللى مافيهاش خسارة على طول تبقى مش حلال ، وربنا مش مباركها ، والتجارة هنا حلوة وفياضة " .

ويختلف أحد الإخباريين بقوله : أنه " مافيش تبادل ، إحنا بنبع السمك بس وبناخد الفلوس ، ونشترى اللى إحنا عوزينه سواء للمركب أو لينا ، لكن مافيش تبادل ، بس فيه بيع السمك والحمد لله " ، ويؤكد إخبارى آخر بوجود نشاط تجارى : " لأن إحنا البلاد بتاعتنا ممكن تصدر سمك ، ويجى سمك من بره زى السمك المجمد زى مثلاً الروسى وغيرها ، وفيه سمك بيروح بلاد ثانية زى اليونان لها أكل معين فى السمك ، مش عندها زى الشغلابطات والجمبرى والسيبيا مش موجودة عندنا السورديا مجمدة والمرجان والسردين يجى يجمد والسمك أنواعه كثيرة " .

ويذكر آخر : " إحنا نجيب السمك ونشترى لما يكون السمك كثير يرخص، ولما يكون قليل بيغلى ، والتاجر اللى بيحدد السعر أو السوق ، مش إحنا اللى بنحدد السعر اللى بيبيع بيه ، والسمك بينزل على الشادر بياخذه الريس ، ويفتح المزاد ، واللى بيدفع أكثر هوه اللى بيشيل، بيتعمل المزاد فى ساعة وصول السمك ، والسمك يتوزع على كل التجار الموجودين علشان مافيش واحد يشيل ، ومعلم زى اللى قاعد ده يمليه السمك ، يجى من البحر نوزن له السمك طبعاً، السمك السويسى نمرة واحد ، ثانية أزازى أزرق ، أحمر ، أبيض وكل ده جمبرى ، نايلون، سركوز، الباربونى ، مورجان ومكرونة ، بعد كده نحاسبه ونأخذ الفلوس ، وندفع الثلج وجاز أو منيه " عدس ، رز " ، يعنى جميع الأكل وبيجى تجار من المنصورة وطنطا ، ولا ده علاقتنا مع التجار ، بس بتوع فلسطين كانوا بيشتروا من عندنا ، بس معدش دلوقتى علشان المشكلة اللى بينهم وبين إسرائيل " .

ويذكر إخبارى آخر : " التجار بيأخذوا السمك يسافروا مصر والمنصورة والإسكندرية ، وإحنا هنفضل نسرح ولا نروح نبيع السمك ، وهما يساعدوا كل واحد له تخصصه ، وطبعاً لأن الدولة بتاخذ مننا سمك السبيط والجمبرى ، ويتعمل تبادل تجارى اللى انتى بتقولى عليه ، وكمان علشان تبقى عارفه إحنا بنسافر اليونان نشتغل صيادين ، وإحنا كمان رزقنا كثير هناك على المراكب، لأنها متطورة وحديثة وبتجيب رزق كثير ، وفى تجار هنا فى البر لهم مخازن على البحر تجى المركب من البحر ، ولو ربهم كرمهم تبع العرض ، والطلب لو فى شد يبقى السمك كويس ، لو فى مطلوب يبقى السمك كويس مش وحش ، والتاجر بيأخذ السمكة اللى عاوزها مثلاً بياخذها بعشرة جنيه ، وكل ما يبعد شويه السمك بتعلى لحد ما يوصل لمصر بتتباع بـ ٤٠ ج مثلاً ، وكل مركبتين

ثلاثة لهم تاجر ، ولو لاقينا تاجر بيصطاد السمك أغلى طبعاً هروح له ، وصاحب المركب بيودى السمك للتاجر ، ولو الطاولة ٢٠ ج تبقى ٢٠ ج ، وفيه طاولة ١٠٠ ج " .

ويقول أحد الإخباريين : " أن النشاط التجارى عبارة عن إن إحنا نصطاد السمك ونوديه للتجار ، وده علشان يعملوا مزاد على البيع ، " والى السمك " والمزاد عادة يبدأ من ٢٠ ج لغاية ١٠٠ ج ، وممكن يزيد طبعاً عن ١٠٠ ج لو كانت الصيده كويسه طبعاً ، ويكون على شط البحر أكثر من ٥١ مخزن التجار بيطلع للناس اللى ما عندهمش سمك ، فى الوقت ده التجار بطلع لهم السمك ، والتجار بتحسبهم ، صاحب المركب بياخذ السمك يديه للتاجر بالطاولة فيه بـ ١٠ ج وفيه ٢٠ ج ، أه طبعاً فيه ناس معاهم الفلوس ، ومسكين كل المراكب يعنى فيه واحد عنده ٥ مراكب ، واللى بيجيب المراكب بيكون حسب الفلوس اللى مع الواحد ، أصل بلادنا بالذات مفيهاش غير المراكب وبس " .

ويذكر إخبارى آخر : " المراكب لو كثير السمك بيكون كثير ، وعشان كده مش ممكن البلد دى هتاكل كل السمك ده ، يعنى السمك مثلاً ناخذ ربع السمك والثلاث أربع الباقى يروح للبلاد الثانية اللى ما فيهاش صياده ، وبكده التجارة والتبادل بيننا وبين البلاد الثانية بيكون كبير ، وبتقدر نكسب من التبادل بتاع السمك ده " ، ويخالفه إخبارى آخر : " إحنا ما بنبادلش حاجة ، إحنا بتوديه الإسكندرية ومصر ، وفيه ناس بيخدوه للشطوط زى المنصورة وطنطا ، وبيجوا عمال بياخدوه ، وفيه فى مصر سوق العبور فى طريق مصر السويس ، وفى الإسكندرية سوق الأنفوشى مع إن الإسكندرية فيها مراكبها ، ويذكر آخر كل التعامل بتاع الصيادين مع تجار السمك ، إحنا بنصطاد ونجى من البحر نسلم السمك للتجار ، وهم بيسافروا ويبيعوا السمك وبعد كده فى آخر النهار نتحاسب ، هو يأخذ نصيبه ، وأنا آخذ نصيبى ، وعلى فكرة التجار دول أكبر حرامية فى البلد " .

ويذكر آخر : " فى سمك يتباع بالمزاد ، وفى سمك بيتسلم للتاجر لما يكون التاجرله فى المركب، وفى تاجر ياخذ السمك لما يكون عاطى لصاحب المركب فلوس ، وسعر السمك يكون أقل من اللى بتاع بره " .

ويذكر إخبارى آخر : " والله على شط البحر فى العزبة هنا يجى كده حوالى ١٠٠ أو ٢٠٠ مخزن للسمك ، رئيس المركب هو اللى بيبع السمك للتاجر ، والطاولة تمنها بين ٢٥ : ١٠٠ج، ويبيعوا السمك حسب المزاد اللى بيبدأ مثلاً بمبلغ ٢٠ ج ، ويرتفع لأعلى سعر ، ومفيش هنا

عايلة معينة بتشترى السمك ، ده كان زمان أيام الفتونه ، الوقت ده لو فيه تاجر عمل مشاكل بياخد على رأسه ، والنشاط التجارى عندنا التاجر هوه اللى بيصرف على السمك ، يعنى هوه اللى بيصنف السمك عندنا ، والسمك اللى يحتاج وزنه بتوزنه عادى ، فالطبالى فيه ناس عندنا بتاخذ السمك وتبيعه برد عن البلد بتروح مصر والإسكندرية وبنسفره ، وهو حسب المعارف بتاعته، والناس اللى بيعرفوه بره البلد بيكون التبادل بتاعنا " .

ثانيًا: تنظيم عمليات الصيد وكيفية القيام بها :

١- تعريف فنون البحر :

يقصد بفنون البحر ، عامة ، مجموعة الحقائق والخبرات المكتسبة من المعرفة والخدمة الطويلة فى البحار المستندة إلى أساس علمى سليم ، وذلك لأجل تدريب رجال البحر على كيفية تجهيز وتشغيل وتنظيم وتسيير وصيانة وتمييز الوحدات البحرية المختلفة بأجهزتها الكثيرة ، هذا ويجب ملاحظة أن المقصود بتدريب رجال البحر هو التعليم والتمرين أيضا .

وتهدف فنون البحر من تدريب رجال البحر على الوحدات البحرية إلى تنمية الكفاءة البحرية فيهم، وبالتالى تحقيق السيطرة على البحر وتسخيره فى خدمة البشرية ، ويجب تمييز فنون البحر عن غيرها من علوم البحر ، وبالتالى يجب التفرقة بين الفنون البحرية والعلوم البحرية من جهة، وبين فنون البحر وعلوم البحار من جهة أخرى ، وذلك من حيث الموضوع والقصد والهدف ، مع ملاحظة أن القصد هو الغرض القريب المباشر ، بينما الهدف هو الغرض البعيد غير المباشر ، فالعلوم البحرية موضوعها هو الملاحة البحرية ، سواء أكانت ملاحظة ساحلية أم ملاحة فلكية، وقصدها هو التدريب على كيفية ملاحة الوحدة البحرية فى البحر ، وهدفها هو تحقيق سلامة الملاحة والأرواح فى البحار .

أمّا علوم البحار فموضوعها هو طبيعة البحار من حيث تحليل طبقات قاع البحر وحياة الحيوانات والنباتات البحرية وتكوينها الفسيولوجى وغير اليومى فى السفينة، وتمييز ساعات اليوم بواسطة دقات الجرس البحرى ، وذلك لشدة ارتباط كل هذا بالواجبات البحرية [١٤] .

٢- تعريف صيد السماك :

صيد الأسماك أحد أكثر أشكال الترويح انتشاراً ، حيث يستمتع الناس من مختلف الأعمار بصيد أصناف كثيرة من الأسماك من جداول الماء والأنهار والبحيرات والخلجان والبحار ، ويقوم

بعض الناس بصيد الأسماك باستخدام عصى بسيطة من الخيزران، ويستخدم غيرهم الصنارات ذات القصبات ، والصنارات ذات البكرات ، ومعدات إضافية تتطلب مهارات أكبر لاستخدامها ، ويطلق على الأشخاص الذين يزاولون رياضة صيد الأسماك الصيادين بالصنارة ، وهم يستمتعون بالتحدى الذى يمثله صيد الأسماك بالصنارة والإمساك بها ، ويحاول كثير من الصيادين بالصنارة صيد أنواع معينة من الأسماك ؛ إذ إن بعض الأسماك تقدر بصفة خاصة لجمالها ، وهناك أسماك أخرى تتميز بقوة أو سرعة غير عاديتين وتحاول جاهدة الهرب ، وتعد بعض الأنواع صيداً مخادعاً لابد من التغلب عليها بحيلة ودهاء للإمساك بها .

تضم بعض طرق صيد الأسماك الشائعة ، الصيد إلقاء الطعم والصيد الساكن والصيد بالحرف والصيد بالجذب والصيد العائم . ويعد الصيد بإلقاء الطعم واحداً من أكثر الطرق انتشاراً ، يقوم الصائد بالصنارة بإلقاء الشرك (وهو طعم اصطناعى) فى الماء . ثم يستبعد الخيط بحذر فى محاولة منه لإغراء السمكة كى تأكل الطعم ، أما فى حالة الصيد الساكن فإن الصائد بالصنارة يلقى بالطعم فى الماء من على الشاطئ أو من مركب رأس وينتظر لكى تأتى سمكة تأكل الطعم . أما فى حالة الصيد بالحرف فإن الصائد بالصنارة يترك الطعم يجر خلف مركب للانحراف بحرية مع التيار . يجر الصائد بالصنارة فى حالة الصيد بالجذب الطعم من خلف مركب متحرك .

ومن الملاحظ اهتمام الحكومة بقضية الصيد والمصايد لأثرها فى النهضة المصرية الحديثة التى توجه الحكومة كل عناية لزيادة الإنتاج وتنمية الثروة المائية وإنشاء الجمعيات التعاونية وإنشاء مدارس للصيد ، والعمل على إسعاد الصياد وعدم استغلاله ، وهناك نهضة قامت قديما على قواعد قديمة نظر إليها أجدادنا نظرة ذات أهمية عند النهوض بهذا البلد ، ونستطيع أن نستشف منها ما كان حاصلاً فى قديم الزمن [١٥١] .

٣- قوانين الصيد في مصر والعالم :

هناك قانون لصيد الأسماء والأحياء المائية وتنظيم المزارع في جمهورية مصر العربية ، وينبغي أن نلقي الضوء عليه بداية لمعرفة الأحكام المتعلقة بصناعة الصيد في جمهورية مصر العربية ، ومن ثم عزبة البرج ، وهي أحد أهم المصايد في مصر ، وتنتظم بنود هذا القانون على النحو الآتي:

الباب الأول : تنظيم الصيد :

الفصل الأول : أحكام عامة :

مادة (١) : يقصد بالعبارات الآتية المعانى المبينة قرين كل منها فى تطبيق أحكام هذا القانون والقرارات المنفذة له :

المياه البحرية : المياه الإقليمية بجمهورية مصر العربية .

المياه الداخلية : مجرى نهر النيل والرياحات والترع والمصارف العمومية والبرك المستنقعات المملوكة للدولة .

البحيرات : المسطحات المغمورة بالمياه المالحة أو العذبة المتصلة بالمياه البحرية أو المياه الداخلية وما ينشأ من بحيرات صناعية أخرى .

المصب المائى : مواقع إتصال البحر والبحيرات بالمجارى المائية الداخلية .

المركب : كل عائمة تستعمل فى الصيد سواء كانت تدار بالآلة أو الشراع أو غيرها .

رئيس المركب : المسئول عن إدارة المركب وتشغيله .

الصياد : كل من يحترف مهنة الصيد سواء كان الصيد بالقدم ، أو على المركب .

طاقم المركب : جميع الأفراد العاملين على ظهر المركب .

الأعشاب المائية : الطحالب البحرية العائمة أو المثبتة على الصخور أو المقذوفة على الشاطئ.

النباتات المائية : البوص والبردى والحشائش المائية .

تلوث المياه : تغير خواص المياه الطبيعية والكيماوية والبيولوجية نتيجة إلقاء أو تسرب مواد غريبة مثل الزيوت ومشتقاتها أو المخلفات الكيماوية العضوية وغير العضوية ، والمبيدات الحشرية أو مخلفات المجارى فى المياه المصرية مما يترتب عليه الإضرار بالثروة المائية أو الصحة العامة .

الماجة : عدد عيون الشباك فى كل خمسين سنتميتراً طولياً .

بطاقة الصيد : البطاقة التى تصدرها الجهة مانحة الترخيص إلى كل من مالك المركب أو الصيد أو غيرها من أفراد طاقم المركب .

الرخصة : الترخيص الكتابى على النموذج الخاص الذى تصدره الجهة الإدارية المختصة بالتصريح المركب بالصيد فى منطقة معينة أو التصريح بمزاولة الصيد بالبر أو صيد الطيور المائية التى يصدر بتحديدها ومواسم صيدها قرار من وزير الزراعة .

وفيما يتعلق بالمزارع السمكية يقصد به الترخيص الكتابى بإنشاء المزرعة السمكية والذى يصدر من وزارة الزراعة على النموذج الخاص الذى تحدده اللائحة التنفيذية .

البوغاز : كل فتحة طبيعية أو صناعية تصل ما بين البحر والبحيرة .

مادة (٢) : يجب أن يكون كل مركب مخصص للصيد ، قبل مباشرته الصيد ، مرقماً على جانبيه بمعرفة الهيئة العامة لتنمية الثروة السمكية برقم مسلسل وعلامة تبين درجة المركب والجهة المصرح له بالصيد فيها ، ويوضح الرقم والعلامة المشار إليها على جانبى شراع المركب وذلك طبقاً للأوضاع والنماذج التى يصدر بتحديدها قرار من وزير الزراعة ويجب المحافظة على هذه الأرقام واضحة ولا يجوز محوها أو إخفاءها عن الأنظار أو تشويهها أو تغييرها وعلى مالك المركب أن يطلب من الهيئة العامة لتنمية الثروة السمكية تجديدها كلما محيت .

مادة (٣) : لا يجوز لمالك المركب تغيير معالمه أو مقاسه دون موافقة الهيئة العامة لتنمية الثروة السمكية .

مادة (٤) : يتعين عند تشغيل المركب مراعاة ما يلى :

(أ) الإضاءة ليلاً حسب قوانين الملاحة وطبقاً للمواصفات التى يصدر بتحديدها قرار من وزير الزراعة .

(ب) البعد عن الممرات والمناطق الممنوعة المحددة فى الإعلانات التى تصدر من مصلحة الموانى والنائر وللمسافة التى تحددها تلك الإعلانات.

مادة (٥) : لا يجوز إرساء أو تسيير المركب فى المناطق الممنوع الصيد فيها إلا فى الأحوال الإضطرارية الناجمة عن الظروف الجوية أو خلل فى المركب .

مادة (٦) : لا يجوز قيادة الصيد الآلى إلا لمن يحمل شهادة من مصلحة الموانى والمنائر تثبت صلاحيته لذلك ومن الهيئة العامة للنقل النهرى للصيد بالمياه الداخلية .

مادة (٧) : لا يجوز الصيد فى المناطق الممنوع الصيد بها أو الصيد بالأدوات الممنوع الصيد بها ، وفى فترات منع اليد التى محددها وزير الزراعة بقرار منه .

مادة (٨) : لا يجوز إرساء المركب الذى يقوم بالصيد فى غير الجهات المرخص له بالصيد كما لا يجوز له الصيد بطرق غير مرخص بها دون موافقة الهيئة العامة لتنمية الثروة السمكية.

مادة (٩) : لا يجوز أن يوجد على المركب شباك أو آلات أو أدوات غير مرخص بها أو ممنوع الصيد بها ، كما لا يجوز لأى شخص حيازة هذه الآلات والأدوات فى مواقع الصيد أو بالقرب منها .

مادة (١٠) : لا يجوز صيد أو بيع أو حيازة أسماك أو أحياء مائية أخرى فى حالة طازجة أو مجففة أو مملحة تقل أطوالها أو أحجامها عن الأطوال والأحجام التى يصدر بتحديدها قرار من وزير الزراعة ، ويحرم طحن الأسماك بجميع أحجامها إلا بتصريح من الهيئة العامة لتنمية الثروة السمكية .

مادة (١١) : يمنع صيد أسماك الزينة من المياه البحرية إلا بتصريح من الهيئة العامة لتنمية الثروة السمكية .

مادة (١٢) : لا يجوز التصرف فى الأسماك داخل البحيرات والمياه الداخلية ، كما لا يجوز أن توجد أية أداة من أدوات وزن الأسماك على المركب ويتثنى من ذلك بحيرة السد العالى .

مادة (١٣) : لا يجوز الصيد بالمواد الضارة أو السامة أو المخدرة أو المميتة للأحياء المائية أو المفرقعات ، كما لا يجوز الصيد بالحواجز أو الحوض أو اللبش والزلاليق أو أى نوع من السدود والتحاويط ، كما لا يجوز حيازة أو استعمال آلات رفع المياه داخل البحيرات أو على شواطئها إلا بتصريح من الهيئة العامة لتنمية الثروة السمكية ، وتسرى أحكام هذه المادة على الصيد فى المياه التى تغطى الأراضى المملوكة للأفراد وتتصل بالمياه المصرية .

مادة (١٤) : لا يجوز بغير ترخيص من الهيئة العامة لتنمية الثروة السمكية إنشاء الجزر أو الجسور أو السدود بالبحيرات وشواطئها أو تحويط أو تخفيف أية مساحة مائية منها إلا فى الحالات الآتية :

أ - حماية الأراضى الزراعية والعقارات من طغيان مياه البحيرات .

ب- إنشاء مزارع للأسماك .

ولا يجوز بغير ترخيص من الهيئة العامة لتنمية الثروة السمكية استغلال جزر البحيرات ومراحاتها فى رعى الماشيه وصيد الطيور .

ويجب أن تتضمن رخصة مركب الصيد البيانات التالية :

أ- مواصفات المركب وقوى محركة ونوعه : فقوة الموتور يترتب عليها عدد أيام الصيد فى البحر فإذا قل الموتور عن ١٠٠٠ حصان يكون عدد الأيام عشرة أيام وإذا زاد عن ١٠٠٠ حصان يكون عدد الأيام عشرون يوما[١٥].

ب- الحد الأقصى لعدد طاقمه : وعادة ما يتكون طاقم مركب الصيد من الريس والميكانيكى والبحارة وعدد البحارة يتأرجح بين ست أو عشرة أفراد على وجه التقريب .

جـ- المناطق المرخص له بالصيد فيها : شرق عزبة البرج ، غرب عزبة البرج أو غيرهما مع بيان المسافات .

د- الطريقة المرخص لها بالصيد : كالصيد بالجر أو الشنشولا أو غيرهما .

هـ- اسم المالك أو الملاك وحصة كل منهم والمسئول عن إدارته .

و- نتيجة فحص المركب فنيا : وحدد قانون صيد الأسماك ضوابط صارمة يتعين تنفيذها عند تشغيل مركب الصيد وخروجه إلى عرض البحر ، وهذه الضوابط يعرفها صيادو عزبة البرج وطبقت بشكل كامل ، وتتمثل فيمايلى :

أ- الإضاءة ليلاً حسب قوانين الملاحة وطبقاً للمواصفات التى يصدر بتحديدها قرار من وزير الزراعة .

ب- لا يجوز قيادة الصيد الآلى إلا لمن يحمل شهادة من مصلحة الموانى والمنائر تثبت صلاحيته لذلك ومن الهيئة العامة للنقل النهرى للصيد بالمياه الداخلية .

ج- لا يجوز أن يوجد على المركب شباك أو آلات أو أدوات غير مرخص بها أو ممنوع الصيد بها . كما لا يجوز لأى شخص حيازة هذه الآلات والأدوات فى مواقع الصيد أو بالقرب منها .

و- لا يجوز الصيد بالمواد الضارة أو السامة أو المخدرة أو المميتة للأحياء المائية أو المفرقعات.

هـ- منع صيد أسماك الزينة من المياه البحرية إلا بتصريح من الهيئة العامة لتنمية الثروة السمكية .

وحول هذه الضوابط والأنظمة المنظمة لعملية الصيد في مصر عموما وفي عزبة البرج خصوصا يقول بعض الصيادين من عزبة البرج : " إن صيادى العزبة يعرفون تماماً تلك الرقابة ، وأسطول صيد عزبة البرج مميز فى أدائه وحركاته فى أعمال الصيد بالمياه الإقليمية والدولية ، إلا ما جاء من بعض المخالفات عند قلة لا تذكر ويكون عقابها التوقف عن العمل وتشديد العقوبة عليهم فالجزاء رادع " .

كما اشتهر صياد عزبة البرج بالمهارة على مستوى العالم ، ولذلك فهو مطلوب دائماً للعمل خارج مصر ، ومن يشتهر بالمهارة وحسن السمعة يكون بعيدا كل البعد عن الأخطاء احتراماً للأنظمة واللوائح التى تنظم أعمال الصيد وتحديد ضوابطه .

٤- واجبات قائد السفينة [١٦] :

تتركز واجبات قائد السفينة البحرية فى إختصاص جوهرى هو سلامة السفينة أى سلامة بدون وماكينات السفينة وسلامة أفراد طاقم السفينة ، وبالتالى تكون أهم واجبات قائد السفينة البحرية هى :

١- النظام : ويشمل فرض وإقامة النظام بسفينة بتوضيح ونشر الأوامر والتعليمات الواجبة التنفيذ والاحترام .

٢- الملاحة : وتشمل القيام بمناورات السفينة لدخول الميناء وفى داخل الميناء وفى البحر وفى الممرات البحرية وأثناء الدخول والخروج من الحوض الجاف ، وذلك كله لدفع أخطار التصادم والملاحة عن السفينة .

٣- التدريب : ويشمل تدريب كل ضابط وكل فرد من طاقم السفينة على واجباته الفنية سواء أكانت ملاحية أو هندسية أو كهربائية أو إدارية أو طبية وذلك لعقد الفرق التعليمية وإلقاء المحاضرات النظرية ومشاهدة البيانات العملية .

٤- الكفاءة : ويشمل التحقق من كفاءة ضباط وأفراد طاقم السفينة فى قيامهم بواجباتهم خير قيام كأفراد وكمجموعة ، وأيضاً التحقق من كفاءة ماكينات ومعدات وأجهزة السفينة فى كونها صالحة وقائمة بعملها على الوجه الأكمل .

٥- الأمن : ويشمل أمن ماكينات وطاقم وأجهزة وأجهزة السفينة من التخريب أو التعطيل أو الغرق والموت ، وذلك بتنظيم الحراسة على السفينة لمنع دخول أو اقتراب الأغراب منها والتأكد من صلاحية وكفاءة أجهزة وأدوات ومعدات وقوارب الإنقاذ ومكافحة الحريق .

٦- الاحتياجات : ويشمل ذلك توفير جميع احتياجات السفينة من وقود ومياه عذبة وتعيينات وكساوى ومهمات وأدوات وأجهزة وقطع غيار وخلافه بحيث تستوفى السفينة جميع احتياجاتها ، وتشكل اكتفاءها الذاتى للقيام برحلاته ومأمورياتها .

٧- شئون طبية : وتشمل المحافظات على الحالة الصحية لطاقم السفينة من ضباط وأفراد والوقاية من الأمراض والأوبئة ومراعاة والنظم الصحية فى إعداد الطعام وأماكن النوم وتنقية المياه وكيفية إجراءات الحجر الصحى وتبخير السفينة سنوياً وغير ذلك من الشئون الطبية التى تحمى السفينة منتشر الأمراض وخطر الأوبئة .

٨- شئون شخصية : وتشمل رفع الروح المعنوية وبث روح الأخوة البحرية وحل أو المساعدة فى حل المشكلات الشخصية والمتاعب الفردية حتى تسود روح المحبة والزمالة بين طاقم السفينة وينصرف الجميع إلى الإخلاص فى العمل وتتولد شعور حب الوحدة (*) .

٥- صيد الأسماك البحرية (*) :

يصطاد الصيادون كثيراً من أنواع أسماك المياه المالحة باستخدام الصنارة ذات القصبة ، والصنارة ذات الخيط على طول السواحل ، ويصطادون وهم جالسون على الشواطئ أو الصخور أو الأرصفة البحرية ، وتشمل الأنواع الرئيسية من الأسماك التى يصطادونها : القاروص ، والقد ، والدنيس ، والأسماك المفلطحة ، والماكريل ، والبورى ، والبلايس ، والبلوق ، والبوت ، وسمك موسى ، والبياض ، والراس ، ويستخدم هؤلاء الصيادون الزوارق عندما يرغبون فى صيد أسماك تعيش فى مياه ذات أعماق سحيقة وتشم سمك الكلب .

(*) يمكن أن ترى صورة القائد إحدى مراكب الصيد وهو يمارس مهام عمله ، وذلك بالعودة إلى الملاحق الخاصة بالصور ، صورة رقم : (٧١) .

ويستخدم هؤلاء الصيادون الذين يصطادون من البحر بالصنارة معدات صيد أقوى من تلك التى يستخدمها الصيادون الذين يصطادون من الماء العذب ، وقد يضطر الصيادون الذين يصطادون من فوق الصخور ، أو من فوق لسان بحرى ، إلى إلقاء خطاطيفهم ذات الطعم إلى مسافة تصل إلى نحو ١٠٠متر لضمان وصولها إلى ماء ذى عمق مناسب ، أما الصيادون الذين يصطادون من زوارق فإنهم ليسوا بحاجة إلى إلقاء خيوط صناراتهم .

وتعد شهور الخريف والشتاء من أفضل الشهور للصيد البحرى ، ويصطاد الصيادون الذين يستخدمون الصنارة كميات كبيرة من : القاروص ، والبورى خلال الصيف ، وتعيش الأسماك المفلطحة على قاع البحر الرملى الناعم ، ولذا يصطاد الصيادون أعداداً كبيرة من تلك الأسماك فى المياه القريبة من الشاطئ وتشمل الطعوم التى يستخدمها الصيادون بالصنارة من البحار الديدان الحلقية ، والديدان البالية ، وبلح البحر ، والسرطان الناعم ، وانقليس الرمل ، ويستخدمون أيضا قطعاً من الأسماك مثل الرنجة أو الماكريل .

وهذا الجزء ينطبق تماماً على البحر الأبيض المتوسط فى مصر ، ففى فصل الخريف والشتاء يكثر الصيد ، والصيادون يسمونها بالعامية شهور (الراء) ، ألا وهى : (سبتمبر ، أكتوبر ، نوفمبر ، ديسمبر ، يناير ، فبراير) وكلها تنتهى بحرف (الراء) .

وأنواع الأسماك التى تتواجد فى سواحل مصر الشمالية وبكثرة هى : (البطاطا ، الميرمار ، المياس ، القاروص ، السيقوليا وتسمى (سمك موسى) الشراغيش ، التيس ، المورة ، (من أصعب الأسماك صيداً) الغلانقيش ، اليميرا .

وسوف يتم عرض نموذج آخر لقانون صناعة صيد الأسماك وهو صناعة صيد الأسماك بجاميكا، وذلك على النحو الآتى للمقارنة بين قانون صيد الأسماك فى مصر وصيدها فى جاميكا .

يعنى الصيد أى محاولة لصيد أى نوع من الأسماك بأى طريقة من الطرق ، ويشير قارب الصيد على أى زورق ، أو قارب بشراع ، أو سفينة نقل أو أى سفينة معدة بطاقم على هرها أو موتور داخلى أو أى سفينة تستخدم فى الصيد ، وتعنى سلطة منح التراخيص الموظف المعتمد من قبل الوزير ويتضمن ذلك أى شخص يقوم بتنفيذ هذه الوظائف الخاصة بسلطة التراخيص ، ويشير الصياد الرسمى : إلى أى شخص حاصل على رخصة صيد ، وتعنى بالوزير : الوزير المسئول عن مؤسسات الصيد فى فترة زمنية معينة .

تراخيص الصيد :

منع الصيد دون رخصة : فلا يجب أن يمارس أى شخص الصيد إلا إذا كان حاملاً للرخصة سواء كان من جاميكا Jamaica أو من خارج جاميكا ، ويتم إدراج أسماء الأشخاص بناء على البحث الذى يتم إجراؤه أو الذين يستخدمون الصيد لخدمة البحث العلمى .

وأى شخص لا يلتزم بهذه الشروط يكون مخطئاً وسيكون معرض لدفع غرامة لا تتجاوز ألف دولار وفى حالة عدم الدفع سيكون معرضاً للحبس لمدة لا تتجاوز اثنى عشر شهراً .

وبالنسبة لتعيين الموظفين المسئولين عن منح التراخيص ومساعيهم : يقوم الوزير بتعين موظف عام يكون مسئولاً عن منح التراخيص ، وكذلك تعيين موظفين آخرين يُعتقد أنهم مناسبين لمساعدة سلطة التراخيص .

سلطة التراخيص :

منح تراخيص لفئات معينة من الصيادين : ربما تقوم الجهة المسئولة من منح التراخيص بمنح أى شخص يرغب فى الصيد وباستخدام أى طريقة من الطرق المسموح بها بناءً على الطلب المحدد لمنح التراخيص وبناءً على دفع الرسوم المقررة .

ويمكن منح رخصة مؤقتة عندما يتم إلغاء الرخصة السابقة طبقاً للقانون وربما تستمر لفترة معينة أو حتى نهاية التاريخ المحدد فى الرخصة . وربما تقوم السلطة المسئولة من وقت لآخر بتعديل مدة الرخصة بالنسبة للرخص المؤقتة طبقاً لظروف الحالة . وباستثناء حالة الرخصة المؤقتة المشار إليها مسبقاً فتستمر أى رخصة لمدة عامان أو حسب المدة المحددة فى الرخصة .

وتحتفظ السلطة المانحة بسجل التراخيص ، ويتم تسجيلها به ويجب مراعاة الأمور التالية عند منح التراخيص :

أ- توافر الرغبة الواضحة فى الاهتمام بصناعة الصيد بالنسبة لمنح الرخصة .

ب- ما إذا كان المتقدم لطلب الرخصة يعمل فى أحد القوارب أو السفن الأخرى أو يكون عضواً من طاقم احد سفن الصيد .

وبالنسبة للصياد الذى يستحق الحصول على رخصة :

أ- كل صياد مرخص له يجب أن يحمل رخصة الصيد عندما يمارس أى نشاط مرتبط بالصيد سواء كان مواطناً من سكان جاميكا أو شخصاً من دولة أخرى ويصطاد فى جاميكا .

ب- أى شخص ينتهك هذه الشروط يكون مزنباً وارتكب خطأ ويكون عرضه للإدانة من قبل قاض المنطقة ويقوم بدفع غرامة لا تتجاوز العشرون دولار وفى حالة عدم الدفع سيكون معرضاً للحبس لمدة لا تتجاوز شهراً .

ويجب تسجيل ترخيص القوارب المستخدمة فى صيد الأسماك ، ولا يستخدم أى شخص أى قارب فى جاميكا سواء كان من جاميكا أو من خارج جاميكا وسواء كان بغرض الترفيه أو الرياضة أو للعمل إلا إذا كان هذا القارب مسجلاً طبقاً لقواعد وشروط القانون أو إذا كان صاحب القارب يحمل رخصة شرعية طبقاً لقواعد هذا القانون ، وقد يستثنى الوزير أى قارب يقتنع انه صالح للقيام ببحث علمى (١٨) .

ونجد أنه فى غرب أستراليا يعتبر العمل فى صناعة صيد الأسماك أو فى مؤسسة حكومية مرتبطة بذلك مثل قسم مؤسسات الصيد يمثل مهمة جذب للعديد من شباب عزب أستراليا ، وتشتد المنافسة للالتحاق بالعمل المرتبط بالبيئة الطبيعية حيث يمكن أن يحقق العمل من هذا المجال أرباحاً عالية (١٩) .

٦- رحلة الصيد وكيفية تنظيم العمل :

كان للمبحوثين آراء متباينة فى تنظيم عملية الصيد وكيفية القيام بها في عزبة البرج ، وذلك على النحو الآتى (*١) :

يذكر أحد الإخباريين قوله : « إحنا بنكون عشر تنفار على المركب ، والريس شغلته أنه بينه على كل حاجة في المركب ، وبيشاور ، بس لنا فلان يعمل كده وده يعمل آيه ، وبيكون أجرته (حصتين) و (الأسطى) شغلته المكنة ولوازمها ، يعنى زى توجيه الدفة ، وأى عطل فى المكنة هو اللى بيشوفه وبيكون شغله ، وأجره حصة ونص (والبحرى) النفر العادى أو الصياد ، فهو بشتغل أى شغلانه زى ما الريس يقوله ، أنت هتعمل هيعمل وأجرته (حصة وحدة بس) ، وفيه أنفار على المركب دورة السمك والثلاجة بس ، ودى شغلانه مهم عشان هو عارف بالسمك والثلج

---

*(١) يمكن أن ترى عددًا من الصور التي توضح مراحل الإعداد لرحلة الصيد ، وجانبا من حياة الصيادين على المركب ، وذلك بالعودة إلى الملاحق الخاصة بالصور ، من صورة رقم : (٧٢) وإلى صورة رقم : (٧٨) .

وامته التخزين ، وكده عشان لو السمك فى الثلاجة اللى على المركب (باظ) يعنى تعبنا راح هدر ، فلازم يكون واعى وعارف الشغلانه ، وأجرته نص حصة ، وكل الأجرة بتعتنا على حسب رزقنا ، والله والكل بيبقى مرضى ، والأشيه كلها بتبقى معدن» .

ويذكر إخبارى آخر : « أن ريس المركب هو اللى مسئول عن تنظيم الصيد على المركب ، وبيكون ده كله على حسب عدد الصيادين (البحارة) اللى على ظهر المركب ، وهو كمان اللى مسئول عن أنه يجيب كل حاجة نقصه على المركب ولزوم الصيد ، زى الثلج والجاز والأكل يعنى بيهون الرحلة عليها من أولها لآخرها ، وهو كمان اللى بيقول المركب تروح فين ، يعنى بيحدد مكان الصيد ، يعنى حطو هنا شيلوا من هنا ، عشان هوة كبير الليلة والقعدة ، ومحدش يقدر يخالفه فى الرأى اللى يقول عليه بتعمل ، والريس خبرته كبيرة ، هو عارف مكان كل السمك ، وكل عمق فيه سمك أن مثلا : زى السردين والجمبرى النوعين دول بيكونوا فى الأرض الضحلة، والبربونى مكانه فى الحجارة» .

ويذكر إخبارى آخر : « أن المركب اللى أنت شايفها دى كلها عدة وقطر وسلك الواير ، والعدة دى بنرميها فى المية ، وبتنزل بعدها القطر ، وبعدها الواير اللى بيحدد المسافات ، والعدة بتمشى ورا المركب يجى كده ست ساعات ، وعشان كده إحنا بنصطاد السمك كل ست ساعات فى ورديات ورا بعضها مع الصيادين ، وبعد السمك ما يطلع على طول بنفرده ، يعنى بنحط كل نوع مع بعضه فى طاولة ، ولازم نحط عليه الثلج ، يعنى بنخزنه لحد ما نوصل للشط بالسلامة ، وبناخده للتجار عشان يخزنوه» .

ويذكر إخبارى آخر من الصيادين : « أن كل واحد على ضهر المركب عارف الشغلانه بتعاته، ومحدش له دعوه بشغلانة غيره ، يعنى نلاقى واحد واقف على الونش وواحد عند (البوتس) ورجلين واحد للسمك وواحد عند الثلاجة ، بس ساعة فرز السمك بنكون كلنا مع بعض إيد وحدة، عشان الشغلانه دى عاوزة وقت كبير ، بس فى الوقت نفسه كل واحد عارف شغلته الأصلية ، بس ساعتها كلنا بنكون إيد واحدة».

ويذكر إخبارى آخر : « أن الصيد لازم تتم فى تنظيم مضبوط خليك معا : الأول ، بنمون (ثلج ، جاز ، الأكل المطلوب طول الطلعة) ، إحنا بناخد كل حاجة أكلنا ، وفى راديو، مياه ، سكر ، وشاى ، وأكثر حاجة نحتاجها الرز والبطاطس ، وثانياً بنجهز الغزل على أتم استعداد ، وثالثاً ، بنجهز معدات الصيد كلها بنروح المكان اللى يعنى بنحس إن فيه رزق ، وبنرمى الشبك ومعدات الصيد وبنجمع الشبك بعد ساعتين ، والطلعة دائماً ١٠ أيام» .

وتحدث إخبارى آخر قائلا: « بنعمل الأول صيانة للمركب ، فيه حاجة اسمها حوض هى عبارة عن صورتين ، وبربط بينهما قاعدة حديدية الحوض ده بيملاه الناس مايه ، فيغطى وبعدين تيجى المركب وتقف عليه بالضبط ، وبعدين بنضخ المايه منه فيطلع على سطح المايه ، ويكون المركب بالشغل ده مرفوع عن المايه منه فيطلع على سطح المايه وبتعمل له صيانه ، وأى حاجة خربانه بتنظف وبصلح ، وبعدين نملى المركب جاز ، يعنى بنعمرها وبعدين نروح نجيب الثلج والميه عشان السمك ، وبعدين صاحب المركب بيجيب الزواده والتموين ، وبعدين نطلع إحنا بنقعد فى العملية دى ٤ أيام أو ٣ أيام ، بنريح فيهم واليوم الأخير نمول فيه ونسرح إن كان الجو كويس» .

ويذكر آخر : « إحنا بنطلع حوالى ٦ ، ٨ أشخاص على المركب ، وبيكون واحد ريس وواحد ميكانيكى ، والباقى بحرية ودوت حسب اللى نعوزهم يعنى واحد يقف على الدفة ، وأصلاً إحنا طبعاً بنبدل مع بعض الشغل ، يعنى مفيش حد ليه شغلة معينة كلنا بنساعد بعض» .

ويذكر أحد الإخباريين : « إحنا الريس بينظمنا ، بس كل واحد عارف شغله، وإحنا واحد بيقف على الماكينة ، وفيه ريس المركب كلها بحرية ، وبنجيب الأكل والثلج والجاز ، وبيطلع على المركب من ٨ : ١٠ نفر ، والطباخ هو اللى بيجيب الحاجات ديت ، والريس بيقول جيبوا وإحنا نجيب ونجيب الجاز والثلج من هنا ، والرحلة مدتها يجى كده ١٤ يوم من البحر ، بيجيب جاز من المركب القديم وبعض الثلج والسمك الطرحة وبعدين نجيب الأومنيه (التموين وحاجة الأكل) ، ونروح نعلم على السواحل الدفتر (كم نفر تقريباً سارح وكم نفر على المركب) ، ويثبت على السواحل» .

ويذكر آخر : « إحنا بنخرج الجروات (حديد) ، وبنجيب السلك اللى على الونش ، ونربط الطبلية فى السلك وبنخرج بره (الطبله) ، وبعد كده نرمى العدة والطبالى ، وبعد كده نعاير على المكنة ونسحبه ، وبعد لما السمك يطلع فى العدة بنفرغه فى الكوارته ونقعد ننقض كل نوع لوحدة، وبعد كده نغسله فى الغسالة ونحطه فى الصناديق فى الثلاجة ، وممكن يقعد فى الثلاجة ٧ أو ٨ أيام ، وبعد لما نوصل نسلمه للتاجر وهو اللى بيبيعه».

ويذكر آخر : « صناع المركب حوالى ١٠ أفراد ١ على الدفة ، ٢ على الونش، ١ على الواير، والصلبة بتكون كلنا ٢ ، وبعد صيد السمك بيكون واحد على الدفة ، والباقى ينقض السمك كله ، و ٣ أفراد وراء عشان يخلو بالهم من الغزل والأطره ، و٢ على السبنسة و ١ على المكنة، و ١ يطبخ وينظف السمك عشان الأكل، وكل واحد فى فى المركب له شغله معينة ، وكل واحد

عارف بيحصل إيه فى المركب مع أنفار ، ٣ بالفلوكة بيستقبلوا العدة ، ٣ بالفلوكة على الكوارة ، ٣ بيلاقوا حماليته .

ويذكر آخر : « الأول تجهيز المركب عشان السفر ، يعنى نموّن ونحط فيها الأكل زى السكر والشاى والرز والزيت ، وبرضه بناكل سمك من اللى بنصطاده نشوى ونقلى ونصلابيه وكده ، بيكون بيجيب معانا الفطار (بالمية والطحينة) ، والأول مساعد الريس بينظم عملية الصيد ، ولما يجى ترمى هو اللى بيربط الغزل بتاع المركب ، ولما كانت الرمية هتكون ساعة أو أكثر مع فروق الأرض ، بعد كده تشد والسمك اللى فى الطرحة هو اللى بيحكمنا إذا كان ربح أو غير تانى ، ولو مصحش المكان نطلع قدام شوية ، ونرمى تانى والسمك يعنى النهار بنصطاد سمك أبيض بكبر والليل جمبرى عشان الجمبرى نصطاده بالليل بس ، وبعد ٧ أيام أو عشرة نبقى نرجع والريس برضه يتفق على العدة ويشرف عليها » .

ويذكر أخبارى آخر أن : « العدد الأساسى لعمال المركب ١٢ واحد ، وممكن نسرح ٧ أو ٨ أو ٩ ، أما تقسيم العمل بيكون كالآتى ٣ ورا على السبسة بيحطوا العدة عشان نطلع ، ٦ على الكوارة بيفكوا أو بيحطوا العدة ، ٣ على الونش بيربط اللى بيحطوا من السبسة ، على الرصاصة يكون والتانى جنب الونش عشان لو حد أتعود يشد الحبال بسرعة ، ١ على الدفة عشان يحوّد المركب كده أو كده » .

ويذكر إخبارى آخر : « واحنا سارحين بالمركب لازم يكون فيه واحد على الأقل ... عشان لما حد يتعب تصحى اللى نايم ده ، وطبعاً بيكون قايم فاتح ويحل محل اللى تعب والتصليح ده يتم وهكذا ، وساعات بيكون فيه مثلاً أربعة نايمين والباقى صاحيين ، وأنا بيكون معاية على المركب على الأقل ٨ ، وأكتر حاجة ١١ بحرى بيتا يتحرش عن كده ، وساعات نقسم الشغل على مجموعتين مجموعة تنام عشان المجموعة اللى صاحية لما تتعب تصحى المجموعة اللى نايمة وتنام هى ، وبكون اللى شغالين على طول قبتين ، ولو حصل حاجة للمركب كلنا بنصحى عشان نكون كلنا مع بعض ، واحنا بناخد معانا أكل كتير عشان يكفينا مدة سراحنا فى البحر ، وفيه واحد معانا بيكون بيعرف يطبخ هو اللى بيشيل مسئولية الطبيخ وهو اللى بيعمله ويجهزه ، وأنا صاحب المركب بيبقى مسئول عن العدة وعن توجيه المركب وتصليح الماكينة لو حصل فيها حاجة ، وفيه مجموعة بتبقى هيه المسئولة عن التخزين ، مجموعة تصطاد ومجموعة تخزن السمك اللى نصطاده وفيه واحد بيكون مسئول عن مراقبة الشبك وهو فى الميه ، وواحد هو اللى يرفع الشبك لو اتقطع

ويبكون هو الحس واحد فينا يرفع الشبك ويكون وراه ترس وبسرعة عشان ما تتعطلش عن الشغل واحنا سارحين ، مع إن إحنا معانا شبك احتياطى ، لكن لو استعملنا الاحتياطى والقطع والأساسى مقطوع يبقى كده ها نقف عن الشغل » .

ويذكر آخر : « بيكون حوالى ٥ - ١٠ أنفار اللى بيصطادوا ، والريس بيبقى شغال أودام ، ولما يرمى ترمى الغزل واحد بيقف على الماكنة وكلنا بنقطع الغزل مع بعض ، ولما الغزل بيحصل فيه قطع كام واحد بيشتركوا ، وفى ناس بيشدوا الحبال من أودام وناس بيشدوا من وراء ٣ أو ٤ وفى ناس بيشتغلوا فى الطبيخ وأنفار مسئولين عن الثلاجة » .

ويذكر إخبارى آخر : « إحنا بناخد التصريح من الحدود ، وبعدين بنطلع نصطاد ومعظم المراكب هنا بتشتغل على الجمبرى ، والمراكب الكبيرة بتشتغل على السمك الأبيض (الدنيس والمرجان) ، وكل ما كانت الماكنة شديدة كل ما قدرت تسحب الغزل الشديدة ، وقوة الماكنة ١٠٠ قوة أو ٢٠٠ قوة ، والقوة يعنى ما تقول عشر ، والقوة عشرين تقريباً » .

ويذكر آخر : « إحنا بنستعد لعملية الصيد ، يعنى الرحلة بنشترى شوية حاجات زى التلج وجاز عشان الكابينة والماكينة ، ونعمل حسابنا فى الأكل يعنى بنجيب عيش وبنكون ناشف عشان الطرى مابيقعدش حلو وجبنة وعدس ورز وبيض وجبنة وفراخ وده لما هنكون هنقعد كتير ، واحنا اللى بنطبخ الكلام ده بنفسينا ومعانا هنا بوتوجاز ، والحاجة بتكفينا وبتفيض وأكتر الأماكن اللى بنروحها بتكون لبورسعيد والرحلة بتكون حوالى ١٠ أيام كده حسب الرزق ، وبيكون راجل كبير بيمسك الدفة وكل واحد بيسهر ورديته بالليل ٥ ساعات ده وقت الطرحة (رمى الشبك) والنهار بتكون ٤ - ٣ ساعات ، ووالله بيبقوا متفقين من قبلها على الميعاد ، وفى الميعاد بيتقابلوا الصبح على القهوة ، ويطلعوا يسرحوا فيه ناس بتنزل عن منطقة بعد بورسعيد بأربع ساعات ، وهى بين بورسعيد والعريش ، وفيه ناس بترمى عند الجميل وهى قبل بورسعيد ، وفيه ناس بيرموا عند بورسعيد ويقعدوا حوالى ١٠ أيام أو ١٢ يوم ، وبياخدوا معاهم الأكل والميه وزيت للماتور وتلج وجاز وطولات وشبك ولبس لهم ، والشغل بيبقى طول الـ ٢٤ ساعة ، بينهم وقت الغداء ووقت تصليح الشبك مثلاً إذا حصل فيه قطع وهما بيصطادوا مثلاً ، لكن وقت طلوع الشبك لازم الكل يبقى موجود ، والغزل بيترابط فى الطبلية ، والطبلية مربوطة فى الوابر اللى على الونش ، ترمى العدة كل ٣ ساعات نجيبها فوق تقضى الكيس ده يبقى مربوط ونرميه ونجيب سمك كل ٣ ساعات ، ٧ أنفار هما اللى بيقوموا بكده واحد على الماكنة وواحد على الدفة ، و٢ بيرموا الشبك برا وواحد على الونش » .

وبذكر إخبارى آخر : « عدد الأفراد على المركب ١٠ أنفار ، ريس المركبة شغلته يمسك جميع إدارة المركب ، وهو المسئول عن الأفراد ، وكمان هو صاحب المركب ، ومسئول عن صيادة السمك ومسئول عن الأمن وسلامة الأفراد على المركب ، ومسئول أمام السلطات والحكومة عن أى غلطات تحصل من المركب وهو اللى بيحاسب وفيه ميكانيكى وممكن يكون له مساعد بس الأغلب ميكانيكى واحد وهو مسئول عن جميع المحركات من ونش ومكنه وكهرباء وكل حاجة ، ومساعد الريس (الكندو) يأخذ الأوامر من الريس ويوزعها على البحرية بيكون مسئول من أى شغل يأخذه من الريس لازم ننفذه فى الحال وكمان مسئول لو أى عده انقطعت ولو الريس تعبان يمكن هو يتولى قيادة المركب ، البحرية الشغل ماشى عليهم ، ٢ على الونش ، ٢ بيصفوا الحبل يعنى يلموه وفيه واحد يعمل شاى أو طبيخ ، و ٢ اللى على الونش مسئولين عن الوايل اللى هو السلك ومسئولين عن شد الحبال من الميه أو الغزل » .

وبذكر إخبارى آخر : « المراكب بتكون من ١٠ أو ١٢ راجل يطلعوا فى البحر يشتغلوا من ١٠ : ١٥ يوم ، وكل واحد فاهم شغله اللى على الونش والدفة واللى يرمى الشباك فى الميه ، واللى يخرج الشباك ، واللى يقعد على الجاز ودول غير الريس والأرزاق بتاعة ، والصياد يعمل اللى علية والباقى على ربنا البحر رزقه مدارس مدارى لا بالمجموع ولا هى بالشطارة ، كل واحد بياخد نصيبه والبحر طاهر ، وكل ريس حسب نيته الريس الكويس ربنا يرزقه والظالم حظه وحش » .

وذكر آخر : « واحنا لما بنطلع نسرح نبقى حوالى من ٧ أفراد ، بيبقى فيه واحد على الدفة ، و ٢ على القطر ، و ٢ واقفين على السبنسة أو القفص آخر المركب (العريضة) ، بيراقبوا الشبك عشان ما يشبوكش فى حاجة ولا تشبك فى الرفاص ، و ٢ واقفين على الماكينة ، و ٢ بيشتغلوا فى الثلاجة عشان يخرجوا السمك ، واللى على المكينة بيشتغلوا الونش ، وبيراقبوا الماكينة عشان ما يحصلش فيها أى عطل ، واحنا هنا لو حد خلص الشغل اللى فى أيده بيروح يساعد صاحبه، أو يشتغل مع اللى عندهم شغل كتير أو يساعد اللى تعبان عشان برضه لما هو يتعب أو حد يخلص ، وهوه شغال يقوم اللى خلص جاى يساعده ، واحنا هنا بنحب بعض وأصحاب ، ومفيش بينا أى خلاف ، عشان كده بنساعد بعض ونشيل عن بعض » .

وأكد إخبارى آخر : « الريس هو اللى بيقوم بتنظيم عملية الصيد والمركب ، لكن عملية الصيد نفسها نلاقيها برده منظمة من قبل الدولة ، وده من خلال عملية الوقوف اللى بتمنع صيد الأسماك، وكمان نلاقى شيخ الصيادين يقوم بعملية التنظيم ، ونلاقى الريس يقسم العمل بين أفراد المركب ، والراجل اللى عنده خبرة يقف على السبنسة مكان رمى الشباك ، والمركبة كبيرة

بيكونوا مثلاً ١٠ واحد على الدفة و ٢ على الونش وواحد على (الصليبة) ، وفى جنب الشبكة بيكون ٢ على الونش بعد ما نطلع السمك و، بنطلع الغزل ، وبعد كده يبقى كلنا نرمى السمك فى الطبالى و ٣ ورا واحد على الماكينة ، ٢ السبنسة يعنى فى حته وراه كده ، وبتكون زى ما كان بتراقب منه وبيكون الواحد الأخير بيطبخ ويعمل شاى » .

وذكر آخر : « وعملية الصيد بتتقسم علينا الشغل عن طريق الريس المسئول عن المركب ، والريس بيكون مسئول من الدفة ، وبيرمى الغزل على الفلوكة اللى عليها النور عشان السمك ينزل فى الشبك ، ونطلق وناس يشدوا الحبال أو اثنين يشدوا أدام وورا يشد ٤ أو ٥ ، والونش واحد واقف عليه من ناحية الشمال ، وواحد ومن اليمين ٢٠ - ٢٥ ، واحد يشدوا الغزل ولو ثقيل بنسحبه بالونش ، وفى ناس واقفين على الفلوكة (الكويات) كل فلوكة عليها نفرين ، وتيجى بالليل ونولع الفلايك ، ولو فى سمك بنحوط عليه ؛ لأنه بيكون باين تحت الفلوكة ؛ لأنه بيتركز فى المكان اللى بيكون فيه ضوء ، وحوالى ٣ على الهلب اللى بتقف عليه الفلوكة ، وكل واحد بيمسك الشبك وبنطلع السمك ، وفيه واحد أو اثنين بيجيب الغزل ، ولو الغزل حصل فيه قطع بيشترك كام واحد وبديه لبعض عشان بترفع ، ومش كل صنايعى بيشتغل زى الثانى كل واحد له شغله ، واللى بيمسكوا الشبك ويرفعوه بيكونوا حوالى ٢ : ٣ عشان يخلو الـ ٥ أو ٦ متر حتت ويسلموا لبعض الأطراف ، وفيه اللى ماسك الطبيخ ٢ وفى اسطى المكنة بيدورها ٢ : ٣ أنفار للثلاجة فى البحر الحمر ، واحنا كلنا بنفضيه ونطلع كل نوع لوحده ونحطه فى طوالى ، والطاولة ٢٥ : ٣٠ كيلو ويتغسل ويتثلج بعد الغسيل بنصفيه من الميه وننزله الثلاجة ونحط له ٣٠٠ : ٤٠٠ بلاطة ثلج » .

وذكر إخبارى آخر : « فى مركبنا المكنة مركب عدة مش جر ، واحنا ١٧ راجل ، كلنا بنقف على العدة عشان نطلعها بره الميه بالسمك لأنها بتكون ثقيلة قوى ، ما عدا الريسيس هو اللى بيقف على الدفة عشان يحركها ويوجه المركب ، والباقى كله على العدة ، نطلع الشباك والمركب بتكون من عدة وأطر الوير ، وفى البحر بنرمى العدة البحر الأول ، والأطر ينزل من وراها من نفس والواير بيحدد المسافات والعدة بتمشى ورى المركب ٦ ساعات ونجيب سمك خلال الست ساعات ، واحنا بنقسم الشغل بيننا وبيكون فيه تبادل الورديات وبنرمى الشبك بالعدة فى الميه وبتمشى الشبك وبفضل ٣ : ٤ ساعات فى الميه ، ونزوله بيكون عن طريق الونش اللى يزيد الطول حسب القيمة (العمق) اللى بنمشى فيه ، وبعدين الونش هو اللى بيسحب الغزل من الميه ، وبنقض السمك كويس ، ونرمى اللى مش لازم وبعد كده بنثلجه ، وبيكون فيه نفرين

على الثلاجة مخصوص للتشليج السمك ، وبنحط له ثلج كل يوم ، وممكن يقعد فى التخزين ده ١٠ أيام لحد ما نرجع ، كمان فيه مكنة تكسير الثلج واحد بيقف عليها ، وبعدين لما بنصطاد من أرض بنغيرها ثانى بعدها ، عشان نزود الرزق ونشوف رزق فى أرض ثانية ، ده فى الأيام اللى بنصطاد وغير كده فى وقت الرياح أو النوات فى أرض ثانية ، ده فى الأيام اللى بنصطاد ، وغير كده فى وقت الرياح أو النوات مبنطلعش على طول ، وفى الصيف لما بنصطاد السمك الأبيض بنقعد ٤ ، ٥ أيام وفى شهر ٨ بيكون ظهر السمك الأبيض والبرانى والشرشر ، وبنمشى ٨ ساعات فى البحر وبنرمى الغزل ، وفيه ساعات بنمشى ليلة كاملة وساعات بنروح نصطاد فى العريش ، وبرده الإسكندرية ، ولما بنسافر الخليج بنقعد ٧ أيام فى اليمن وأرتيريا والبحر الأحمر، وبيمسكوا مراكبنا فى اليمن وأرتيريا وليبيا ، وإحنا بلغنا عنها كثير بس مافيش حد بيرد على شكوتنا ، فاحنا لما بنروح نصطاد من هنا بيمسكونا ، وهما لما بيجوا يصطادوا من هناك ماحدش بيمسكهم » .

وذكر إخبارى آخر : « واحنا بنطلع مثلاً المركب ٢٠ يوم بتصريح من الحكومة ، والمراكب الثانية بتعد بتاع ١٠ أيام ، أكثر حاجة هو مفروض ٧ أيام ، إحنا بنطلع وبنعدى من البوغاز ، وساعات السمك يبقى موجود وساعات الديبة والمواير وأبو الرووس وبورسعيد ، وفى ناس بتروح العريش وفى ناس بتروح عند إسرائيل وتتمسك بس الناس مش زى بعضها فى اللى بيروح هناك وفى اللى ما بيروحش » .

وأكد إخبارى آخر : « وأول حاجة بناخدها معانا أكلنا وميتنا ، بعد كده نقطع الدفتر بنعدى على السواحل بيتفتش اللانش ، ويشوف التصاريح وبعد كده نقرأ الفاتحة ونتوكل على الله ، ونفتح الجهاز وتقف بوز المركب ونبص على السمك من الجهاز ، ولو فيه سمك على مسافة بعيدة بنشوفها من بوز المركب أول لما نلاقى السمك نبدأ نرمى الشبك ، ونوزع نفسنا فيه واحد شغال على الدفة ، وواحد بيشتغل على رصاصة وواحد ماسك حبل الشبار (حبل داخل فى الرصاصة) ، وواحد شغال على المرسة (الهيلب) الحديدة الكبيرة ، والريس يبقى ماسك الدفة والرجالة بتدخل البدن (الشبك اللى بيصلحوا فيه) ، وأى قطع بنربطه ومش أى واحد بيصلح الغزل واحد بيكون عارف » .

وخالفه إخبارى آخر الراى قائلاً : « واللى يقوم بتنظيم عملية الصيد سلاح الحدود والثروة السمكية وبتشغل فى فترة الصيف والشغل بيكون فيها مستمر وفى فترة الشتاء الشغل متقطع عشان الأحوال الجوية بتكون صعبة جداً والمراكب تقف فى فترة توالد الأسماك اللى هى من شهر ٦: ٧ وتقعد حوالى ٤٥ يوم وبعد الفترة ما تخلص الناس بتروح للصيد وتخرج على المراكب بره .

ويذكر إخبارى آخر : « وكمان ما بنيجى طالعين بالقارب بيطلع ١٠ رجالة أو أقل نفرين بيقدفوا ، نفرين بيفرطوا الغزل ولما يبدءوا يخلصوا تفريط يقوموا يطلعوا الغزل على البر ، بيطلع السمك على البر بواسطة الشد ، ولما بيشفوه كده يصلى على النبى يشرح القلب الحزين ويشيلوا السمك ، ويصفوا الغزل ويحملوه تانى على القارب ، وبنطلع ونرد فى نفس اليوم مع الشروق والغروب عدل ، وساعة لما نخرج بنرمى العدة فى الميه ، وهيه عبارة عن كراين ومنها غزال ومنها (حبل) وأطره وبعد رمى العدة تمشى على الأرض ، وبتجيب رزقها وإحنا نطلعها ونفرزها ، وكل واحد له دوره ، الدفة ماسكة المركب كله ، ولو الدفة مش موجودة المركب ما تمشيش ، وفيه واحد ماسك البوصلة ويضبط عليها ، والريس هو اللى بيقسم الشغل على المركب ، وهو المسئول عن كل اللى على المركب ، وإحنا فى الخروج بنقسم ١٠ أفراد على نصين كل ٥ أفراد ورديه وبنجهز المركب ، والعدة وبعض الأشغال فى العدة ونضبط المكنة وبيكون الريس فوق و ٢ الأطره و ٢ على البوتس و ٢ على السبنسة و ١ على المكنة ».

ويذكر إخبارى آخر : « إحنا قبل ما نطلع نصطاد الثلج ، والجاز والأكل بتاعنا وبنطلع على المركب حوالى ١٢ نفر ، وكل واحد معاه الكرنية بتاعه علشان من غيره حرس الحدود مش هيلينا نطلع ، وبعدين فيه ريس للمركب وفيه مساعد الريس وفيه الميكانيكى والباقى بيبقى بحرية ، وكل واحد عارف شغله وممكن كل واحد يسلمه الثانى مش بيشترط يبقى لكل واحد شغلانه معينه ، وفى مركبنا أكبر مركب عده مش جر إحنا ١٧ راجل كلنا ينقف على العدة عشان نطلعها بره الميه بالسمك لأنها بتكون ثقيلة قوى ما عدا الريس هو اللى بيقف على الدفة عشان يحركها ويوجه المركب والباقى كله على العدة .

وذكر آخر : « اللى ينظم الصيد دوت يبقى الريس وفى الأغلب يبقى هوه صاحب المركب وإحنا مثلا نكسب من ٤٠٠٠ : ٦٠٠٠ ج تقوم نأخذ للمصاريف مثلاً ٢٠٠٠ ج والجاز غالى بيجى البرميل بـ ٨٠ جنيه يعنى البحر يخد له فى العشر أيام دولت حوالى من ٢٥٠ إلى ٣٠٠ جنيه وكل ما زاد يزيد الدخل ، وساعات يقل وديت أرزاق ربنا اللى بيحددها ، بعد كده نطلع حوالى ١٢ مثلاً وديت حسب التصاريح اللى تطلعها الحكومة ، ويبقى واحد ريس وواحد على الماكينة واثنين على الونش وواحد يطبخ واثنين فى الثلاجة ، وبنجهز العدة ، بنعدى الواير من الجروات اللى بتبقى خارجة علشان تفتح الطبالى بنربطه فى الطبالى ، الطبالى تترك فى القطرة (حبال – واير) واير جوه – بنربط القطرة فى العدة – بعدين يرحب للرفة – بتترمى تقعد من ٣ – ٤ ساعات فى المايه – بنقول بلغتنا إحنا نجيب العدة بنجيب الثلج من المصنع ، والجاز من الشركة نجيب زيت

للمكنة فى مكنة الثلاجة نقطع فيها عشان السمك لازم يبقى فى ميكانيكى يكون عنده خلفيه أو قدرة عشان يصلح أى عطل ، والصيد كان مستمر طول السنة يعنى الـ ١٢ شهر، وبعدين رجعت الحكومة وقال إن إحنا مش بنسيب السمك لحد ما يكبر ، وقامت وقفته شهرين فى المية

وإحنا بنطلع ٨ أفراد على المركب ، وبنجيب يجى ٢٠٠ بلاطة ثلج ونمله التنك والجاز والأكل والعيش وكافة حاجة عايزين نكلها ومعظم أكلنا بيجى نواشف ، وكل مراكب لها ريس هو اللى بينظم الحاجات ديت ويدفع لنا الفلوس ، وإحنا نشترى الحاجات ديت ، والرحلة بتاخد منا ليلة أو ثلاثة أو خمس ليالى ، ده بيكون حسب الجو لما نرجع نجهز للرحلة الجديدة ، إزاى بقى إحنا بنجيب الطعام اللى بنصطاد بيه اللى هو السردين ، وده بنجيبه من المراكب الشنشلة نشرى الطعم السدين بنجيب ٢٠: ٢٥ طوله ، والطولة ثمنها ٢٥ : ٤٠ جنيه ، وعلى كل طوله نحط ١/٢ شوال ملح ونخلطهم ونحط السردين فى براميل ، وبنطلع فى الرحلة بيجى كده ٨٠ برميل ونجيب جاز لمكنة المركب ومايه وثلج علشان تخزين السمك اللى بنصطاده ، والثلج ده بنجيبة وإحنا مشين على طول علشان ميسحش ونجيب الأكل عيش طرى وعيش ناشف ، ونجيب كل ما يخطر على البال : بطاطس ، طماطم ، خيار ، قلقاس ، خضار كل واحد بيعرف يطبخ فينا وإحنا بنظف المركب من بره ، وده بيكون تبع الوقفة حسب هى نوة أو عطل ومن جوه علشان الواحد يقعد فى مكان نظيف ، ونجهز الصنار « وده بيبقى سبت من بتاع الفلاحين ده « ونحط على حافته فلين ونضع فيه الغزل اللى اسمه الصنار ، وبعد كده نروح تبع الريح مثلاً السمية بتكون على طول فى الشمال والشرشر بتكون فى الشمال الغربى والشرق فى الشرق» .

ويضيف قائلا: « ولما نخرج مساعد الريس بيبقى على الكوارته بيشغل البحرية، ويربط الغزل بتاع المركب ، وإذا كان المركب بيسافر ساعتين أو ثلاثة تبع الظروف الأرض اللى هيشتغل فيها ، الريس على الدفة بعد لما نرمى والطرحة تقعد ٣ أو ٤ ساعات ، وبعد كده نجيب الحاجة اللى رمناها والطرحة اللى بتحدد إن كنا هنقعد أو نروح ، وبعد كده نغسله ونثلجه وشغل الليل بيختلف عن شغل النهار الثلج بيبقى ٢٥ بلاطه فى النهار بيبقى فيه سوبر (سمك أبيض) ، وبالليل جمبرى عشان الجمبرى ما بيبنش إلا بالليل على كده المركب بيقعد على النظام ده ٧ أيام، وبعد كده تروح ، وبيقى معانا الزيت والرز والسكر والشاى» .

٧- طاقم المركب :

يصح هنا أن نذكر أن مراكب الصيد تقسم إلى درجات بحسب الحد الأقصى المسموح به من الأفراد على المراكب ، ففى المصايد البحرية يسمح لكل مركب آلية بعشرين فردا ، ولكل مركب

غير إليه درجة أولى ٢٧ فردا ، ودرجة ثانية ١٢ فردا ، ودرجة ثالثة أربعة أفراد ، وفى مصايد البحيرات والمياه العذبة، يسمح لكل مركب غير آلية درجة أولى بإثنى عشر فردا ، ودرجة ثانية بستة أفراد ، وبالدرجة الثالثة ثلاثة أفراد [٢٠] .

ويذكر أحد الإخباريين : « من أفراد طاقم المركب ، الريس هو اللى مسئول عن المركبة ، وعن كل الأنفار اللى هما الصيادين اللى عليه ، وهو كمان المسئول عن تموين المركب قبل ما نطلع للصيد ، وهو كمان اللى بيوزعنا على الشغل على المركب ، فهو اللى بيشوف كل حته على المركب عاوزة كام نفرعليها ، وهو بيحط نفرين على القطرة ، واتنين ورا فى السبنسة ، وواحد على الدفة وواحد على الونش ، وواحد على التعشيقة ، واتين على البوتس ، يبقى إحنا كدة كلنا على المركب ١٥ نفر ، والريس هنا زى أبونا ، وهو كبيرنا ، وهو اللى مسئول عنا هو كمان عارف السمك فين ، وهو اللى بيختار المكان اللى بنرمى فيه الشبك ، وديماً بنرمى الشبك على شكل ديرة ، وساعة طلوع الطرحه الكل بيكون موجود عشان لشده عشان عاوز حيل شديد ، وبعد كدة بنعبة فى العروش الخشب ، يعنى الطاولات أو الصحارات، بعدما نفرذه بنوزعه فى الشادر بعد ما نرجع للبر ، وكل واحد بياخد حقه ، واللى مسئول عن التوزيع هو ريس المركب» .

ويذكر إخبارى آخر : « إحنا هنا على المركب بنشتغل زى بعض ، وكل واحد فينا له شغله هو عارفها ، بس ساعات الريس يمكن يخلينا نعمل حاجة تانية ، ومحدش بيعارض ، زى أنه واحد ممكن يكون على السبنسة ورا ، يمكن يخليه يرمى الغزل أو يخيط ويرقع الشبك ، وبرضه إحنا هنا بنساعد بعض عشان إحنا هنا ملناش غير بعض، وإحنا عند واحد هنا معروف اسمه (أزاً) ، هو اللى ممكن يشتغل كل حاجة على المركب ، يعنى زى القرد بيعرف يعمل كل حاجة ، والسمك لما يطلع الريس هو اللى يسلمه للتاجر ، والتاجر يبيع للسريح لحد السمك ما يوصل لك ، وكل البلد هنا بتشتغل فى الصيد ، بس كمان هنا ناس بتشتغل شغل تانى زى الورش والتجار ، وكل حاجة اللى الناس بتشتغل فيها برة ، ونسيت أقولك أن الريس هو اللى مسئول عن كل حاجة عن المركب ، أى نعلم بس هناك لازم واحد يساعده ، وإحنا بنسميه (اسكندو) ، والمراكب هنا كلها شنشلة ، وملهاش جر ، وإحنا بنطلع على المركب من ٣٠ إلى ٣٥ نفر ، وبنطلع وبنام على المركب من ٤ إلى ست ساعات فى اليوم ، وفى أوقات الواحد مبنمش فيها ، عشان المركب عاوزة كده ومصلحتها ، وفيه ناس بتنام وناس بتصحى ، واحنا شغلين على كده زى الورديات وخلى بالك إن إحنا كل الشغل يبقى فى العتمة بالليل ، فإحنا بنرمى الشبك من على الفلوكة عشان السمك يجى على النور» .

ويذكر إخبارى آخر : « إحنا على المركب ١٢ نفر ، بعد كده ما عتش ينفع فيه ريس المركب هو اللى مسئول عن المركب ، وفيه مساعد الريس والميكانيكى اللى هوه الأوسطى ، وده مسئول عن المكنة ، وفيه اللى مسئول عن الثلاجة يبقوا اثنين فى الثلاجة ، وفيه اثنين بيشتغلوا على الونش بيطلعوا العدة ، والباقى بيشتغل على الكوارتة بيشتغل فى الغزل ، وفيه جماعة بيطبخوا ويبقى فيه شغل صغير فى المركب بيعملوه الصيادين يعنى زى غسيل المركب ، وريس المركب مسئول عن بيع السمك ، والريس هوه اللى بيعمل الغزل ، والبحرية معاه ويبقى فيه شغل فى الأطر ، وشغل فى الواير اثنين أو ثلاثة اللى بيعملوا الشغل ده» .

بينما يقول إخبارى آخر : « إن طقم المركب من ٥ إلى ١٥ فرد ، وده حسب الريس وكفاءة الصياد ، والشغل ١٠ أيام ٢٤ ساعة ، والنوم حوالى ٤ أو ٦ ساعات فى اليوم ، وريس المركب هو اللى يمسك الدفة ، ووقت رمى الغزل ويفضل ٣ إلى ٤ ساعات فى الميه يرمى الغزل على الفلوكة، لأن شغلنا يكون فى العتمة عشان السمك يتجمع عند النور ، ونطلع كلنا ٢ بيشدوا الحبال قدام، و ٤ إلى ٥ وراء وفى ٢ واقفين على الونش واحد على اليمين ، وواحد على الشمال والريس هو اللى يمشى البحرية ويقسم عليهم الشغل ، وكمان هو اللى يديهم الأجور ، لأن هو اللى يجبهم يشغلهم وهو المسئول عنهم» .

وأكد إخبارى آخر : « إن صاحب المركب (المال) هو اللى يقسم العمل فى الصيد : الريس ، ٢ قطرة ، ٢ البودس ، ٢ السبنسة ، وواحد المكنة والدفة والكوارته وكل واحد يشتغل على المشى بتاعه عشان نصطاد أحسن وبسرعة ، وكمان فى واحد يقف على الونش وواحد على اليمين ، والثانى على الشمال ، و ٢ وراء الونش والسبنسه و ٢ على الكوارته ، وواحد طباخ بحرى عشان يطبخ لنا وبرضه يشتغل معانا وواحد عل الدفة ، والريس يساعد وينظم على الدفة ، الميكانيكى مسئول عن الماكينة ، ٢ للثلاجة وواحد يطبخ ، ٢ على السبنسة يطلعوا الشبك ، ٢ يشدوا الحبال، ونبقى ١٠ ، ٥ يصحوا ، و ٥ يناموا ، وبعد ٤ ساعات يلموا الشبك واللى نايم يصحى مكان الصاحى ، والريس يفضل فوق لما نجيب الشبك ٢ وراء ، وواحد لكل المكنة و ٢ على الحبال ، ونفرز السمك بعد لما نطلع الشبك ، ونرمى الشبك ثانى ونقعد ننقى السمك ونغسله فى الغسالة، ونحطه فى الطاوله ونحطه فى الثلاجة» .

وأكد إخباري آخر : « إحنا بنقسم الشغل فى السرحة ورديتين الوردية الواحدة ٤ ساعات لو مثلاً سارحين ٨ أفراد يرتاحوا أربعة كل أربع ساعات ويتبادلوا العمل بينهم لكى يرتاحوا ، لأن

المركب بدون أفراد لا يعمل ، كل واحد له شغله على المركب يعنى الريس على الدفة ، وفى واحد ميكانيكى وفى ناس حوالى ٣ مسئوليتهم الثلاجة ، وفى ناس ثانية مسئوله عن المطبخ، وموضوع الأكل والمسئول عننا كلنا هو الريس ، والشغل يبقى متقسم بيننا ، وإذا كان الناس كويسين مع بعض ويحبوا بعض فيشتغلوا كويس ويعملوا مع بعض ، والريس يتعامل مع البحرية كأنهم أخواته أو أولاده وإحنا نتعامل معاه بإحترام ، وكل واحد يقوم بعمل معين فواحد يخلى باله من المكنة ، وواحد يخلى باله من المركب ، وواحد يبقى ماسك الدفة المهم نبقى مقسمين عشان كل واحد يقوم بالعمل بتاعه ، وإحنا نبقى ٨ أفراد ٣ الونش وواحد على الماكينة واثنين على السبنسه ، واثنين على الكوارته وساعات الريس يبقى على الكوارته ، وساعات يبقى على الدفة ، وهو على طول يزعق ويشخط عشان نشتغل» .

ويذكر إخبارى آخر : « الريس مسئول عن المركب ، والرجال اللى فيه وفيه مراكب من ١٠ إلى ١٥ فرد ، ويبقى فيه واحد على المكنة ، الريس ٣ السبنسة يجيبوا العدة ، ٢ على الونش ، وواحد يقف على البوتس اللى يشد العدة ، وفيه ورديات والوردية تقعد ٤ ساعات ، وفى واحد يرمى الشبك كل واحد عارف شغله والقديم يعلم الجديد ، وكل ما يشترك فى عمل واحد إلا لما يكون العمل محتاج الرجاله ممكن يريحوا على الدفة ممكن لو واحد غشيم يقعد بدل الثانى ، والريس على الدفة والدفاف اللى يدفع (العدة تقطع يرفعها) بتاع الثلاجة ، وكمان إحنا عندنا كل واحد عارف شغله ويبقى فيه واحد للدفة ، وميكانيكى وطباخ فيه اثنين على السبنسة وممكن العمل دوت يتقسم بينا وبين بعض واثنين ينزلوا عند الثلاجة» .

وأكد إخبارى آخر : « المركبة بيكون عليها حوالى ١٠ أفراد ، والريس ينظم العمل ، وهو زى المدير ويخافوا منه قوى ، والميكانيكى يقف على المكنة ولو فيه عطل يعمله ، ريس الثلاجة وهو اللى يثلج السمك والمساعد بتاعه يطحن الثلج ويشيل الثلج ويسمع كلام الريس ، وفى ٢ على الونش كل واحد يبدل مع الثانى وواقف وراء على الكوارته وفى ٢ على السبنسة يحركوا المكنة ، يعنى يقولوا يمشى واحد قدام أو وراح وراء أو استوب وأى واحد يطبخ لنا وينظف السمك» .

وذكر إخبارى آخر رأى آخر قائلاً : « إحنا معندناش عدد محدد ، دوت يبقى حسب الرخصة اللى هيطلعوها لكم نفر ، يعنى لو الواحد راح لصاحب المركب وقال ليه أنا عايز أسرح معاك مش هيقل لأ ، وكل واحد يسعى على الرزق ووقت العمل لازم يكون الكل صاحى ، وإحنا ما

نقسمش إحنا مثلاً ساعة النوم نصف ينام ٣ ساعات أو أربعة والنصف الباقى يبقى صاحى ، بس العادة يبقى اثنين فى الثلاجة وواحد ميكانيكى ، واثنين على الونش وواحد طباخ وواحد طبعاً اللى هو الريس والباقى دول ممكن مع التنيين ، وساعات ما تطلع الشباك نبقى كلنا مع بعض ، والأوسطى اللى بيشغل الموتور اللى فى الماكينة ، والريس اللى عارف الطريق والبحرية يشتغلوا على الونش يقف اثنين ، ونفرين على السبنسه وفى واحد على الثلاجة ومافيش حد يطلع غير الصيادين ، والفتيله عليها واحد ، والرصاصة عليها واحد ، والحبل الشنيار عليه واحد ، والريس واحد والريس ماسك الدفة وسبعة أو ثمانية رجاله فى الغزل ، وإحنا نقسم العمل أنت تسهر وأنا أنام ، وفيه طبيخ وفيه غسيل حلل وساعة ما نيجى نطالب واحد يقف على القطرة ، والبوكس (اللى بيسلم القطرة عليه) والونش والماكينة وعندما نرمى العدة ، وطول القطرة غلا وبعد ما ننقضه من بعض (نصنفه) الصغير لوحده والكبير لوحده ، والسمك النوع ده والنوع ده لوحده ، وإحنا نوزع نفسنا فى ٢ فى أول المركب ، و ٢ فى الجناب وواحد على المكنة ، وواحد على الدفة و٢ يعلو السمك اللى على الونش حسب علامات ننادى بعض ، وكل واحد فى شغلانه ، والريس على الدفة والميكانيكى على الماكينة ، والبحرية على ظهر السفينة وواحد على الغزل وواحد على الونش ، وواحد على اليد وناس تطبخ وهو تخصص بس أى واحد يطبخ عادى » .

ويذكر آخر : « إحنا بنكون فى المركب من ٦ : ١٢ نفر مثلاً كل واحد له شغله معينة ٢ واقفين وراء فى السبنسة يستقبلوا العدة ، و ٢ على الكوارته و ٣ زملاء مصليين ، وفى اللى يثلج وفى اللى يطبخ وكل واحد على المركب له شغله معينة وما فيش حد قاعد فاضى أبداً على المركب ، وفيه واحد على الونش وواحد للعدة و ٢ عشان يرموا الأطره (قبل العدة) ، ويرموا الطبالى والواير وأنا ماسك الدفة ونمشى بالعدة بعد ٤ ساعات نرمى الشبك ، وواحد يبقى ماسك الدفة ويفتح الحديد ويلف التروس ويوجه المركب شمال ويمين ، وواحد يسلم الغزل وواحد يربطه فى الفلين والريس هو اللى يوجه المركب، وواحد واقف على المكنة من كرانك وبساتم وقمصان وطبعاً فرينوا وواحد يقف على الإسكنديل عشان لما أى حاجة تحصل نعرفها قبلها ، وفيه واحد يرمى الغزل ، وكل واحد عارف شغله والقديم يعلم الجديد ، وكل ما يشترك فى عمل واحد إلا لما يكون العمل محتاج الرجالة ممكن يريحوا على الدفة ، الريس على الدفة واللفاف اللى يرفع العدة وتقطع يرفعها بتاع الثلاجة ، وفيه بحريه الفرد اسمه بحرى ، وهم اللى يشتغلوا على المركب وفيه واحد ميكانيكى وريس اختصاصه الدفة ، وكل حاجة يشغل المكنة ، وفى المركب يكونورديتين فى البحر من ٣ : ٤ ساعات والباقى يريح ، وبعدين يريح وهو يمسك زميله بعد ما نصالبه (نطلع العدة) ونجيب

والغزل ، كلنا نرمى فى العدة ونروح نجيب الثلج ، واثنين يقفوا على السفينة لتثبيت الغزل بحبال ، واثنين يقفوا على الونش يصفوا الحبال وواحد فوق الدفة ، وهو يعتبر قائد السفينة يؤدى المركب فى أى اتجاه هو اللى يسفر المركب ، وواحد يقف على المركب على الماكينة لتزويد السرعة ، والباقى وسيط بين اللى على السفينة والونش يناولوا الحبل ، وفيه ميكانيكى على المكنة ، والريس على الدفة ، وكل فلوكه ينزل عليها اثنين وفيه طباخ ، وفيه ٢ شغالين على الونش ، والباقى ٣ العدة والغزل ، وبعد ما الونش يطلع الحبال الرجالة تطلع الغزل بالأيدى » .

ويضيف: « كل واحد له شغله ، اثنين يجبوا العدة ، واثنين يجيبوا وراء لما الغزل يجى ، واثنين يناولوا بعض الحبال اللى هيه إحنا نسميها البوتس ، واثنين يخلى بالهم من أى أحبال ثانية ، والريس والميكانيكى ، واثنين ممكن احتياطى يعملوا أى حاجة ، والعمل على المركب فيه الريس على الدفة ، وفيه مساعد وكل العمل مشترك ، ولكن يكون مشترك فى أثناء الرحلة ، وفيه الميكانيكى المسئول عن المكنة ، و ٢ ينزلوا الثلاجة ، وواحد للمطبخ و ٢ على السبنسة ، ويطلعوا الشبك و ٣ على الونش» .

ويذكر أحد الإخباريين عن عدد البحارة على المركب : « إحنا هنا معندناش حاجة اسمها عدد محدد على المركب ، وعمرنا ما سمعنا أن فيه واحد جه للريس يطلب أنه يسرح معاه ، (يعنى يشتغل) ، على المركب ، والريس قاله ما فيش شغل ، أى نعم كل واحد متقسم فى مكان محدد ليه ، بس إحنا بتكون كتير على المركب ، وإحنا على المركب أيد واحدة ، والكل بيرح بعضه ، وده مش لازم الريس هو اللى يقول عليها بس دى بتبقى من الرجاله ذات نفسها ، يعنى ساعات الواحد بيتعب فزميله بنيمة شوية عشان يصحى فايق ، ويقوم بالشغل زى نظام ورديات الشغل كده ، وده دايما يبقى على الشغل اللى على ضهر المركب ، زى شغل الشبكة اللى فى الميه ، بس لازم يكون هناك ناس صاحيه وفايقة على الثلاجة ، عشان دى أهم حاجة على المركب عشان فيه كل الرزق اللى طلع ، ولو مش عليها واحد صاحى وفايق للثلج والسمك كل الشغل هيروح هدر وده بيكون عليها اتنين ، ولازم يكون هناك ميكانيكى ولازم يكون أسطى وفاهم فى المكن وفيه اتنين على الونش عشان شد الغزل لو تقيل ، وفيه واحد بيطبخ ، بس ساعة طلوع الشبكة من الميه الكل بيكون مع بعضه ، وبنحط واحد على الفتلة وواحد على الرصاصة ، واللحبال والشنيار عليها واحد ، والواحد اللى لسة « جدد « يبعنى أول مرة يطلع لازم يتمرمط الأول عشان يتعلم ، يعنى هو اللى يمسح المركب والمسئول عن النظافة ، وممكن الريس يخليه يقف مع الرجاله يعنى مع كل واحد شويه لحد (ما يدودك) يعنى يفهم الشغلانه ويبقى صياد (مُكن) .

ويذكر إخبارى آخر قائلا : « إحنا على المركب ١٠ تنفار بس ، عشان المركب مش عاوزة أكتر من كدة ، وإحنا على فكرة مبنطلعش معانا حد غير الصيادين، والريس هو اللى بينظم الشغل على ضهر المركب هو كده ، زى المدير وساعات تلاقيه بيشخط وبنطر ويزعق ، وده مش كده فى الرجالة بس عشان مصلحة الشغل ، وكل الناس هنا بتحترمه ، ومحدش بيكسر كلامه ولو ده حصل يبقى خلاص معتش ليه عيش معاه ، وهو اللى ضيع نفسه ، فلازم يحط ٢ على السبنسة يستقبلوا العدة ، و ٢ على الكوارته ، واتين على الونش ، و ٢ عشان يرموا « الأطرة » قبل العدة، ويرموا الطبالى والواير ، وأنا هنا شغلته ماسك الدفة ، وأنا بفتح الحديد وبلف التروس ، يعنى بتوجه المركب شمال ويمين ، بس الريس هو اللى بيوجهنا نروح فين ، وكده واللى واقف على المكنة لازم يكون أسطى ميكانيكى ، ويعنى بيقف على (الكرنك والبساتم والقمصان) ، وواحد لازم يقف على (الإسكنديل) عشان لو أى حاجة حصلت للمركب ، وفيه واحد قديم هو اللى بيرمى الغزل عشان دى شغلانه عاوزه خبرة ، والقديم بيعلم الجديد عشان الدنيا تمشى ، وعمر محد راح لحد وقاله علمنى وردة هو ده عادتنا والصيد ده عمرنا متعلمناه فى مدارس ولا كراريس، بس إحنا اترمينا فى الميه عشان نعرف (زى اللى بيقولك عمرك ما تتعلم العوم وأنت على الشط) ، وكل واحد على شغله ، نفر يشتغل على الدفة ، وعلى المكنة ، واحد وعلى الونش ، واثنين هما اللى يطلعوا العدة ، والسبنسة يشتغل عليها اثنين ، وفيه اللى يشغل المركب من وراء وعلى الثلاجة اثنين هما اللى يثلجوا السمك ، وعلى الكوارتة اثنين ينالوا حاجة للى يشتغل على السبنسة وعلى الونش .

٨- الغذاء الأساسى للصيادين في أثناء الرحلة :

هناك أنواع معينة من الطعام والشراب يقبل عليها الصيادون في أثناء رحلة الصيد ، وتعد الغذار الأساسي للصيادين في رحلة الصيد ، ومن ثم يجهزون مراكبهم بها ، وفي ذلك يقول أحد الإخباريين : « أن أكلنا هو السمك عشان هو اللى متوفر عندنا دايماً ، برده مش على طول يعنى مش هنا كل اللى هنصطاده ، يعنى عندنا كمان كل الخضار اللى عند كل الناس ، وإحنا بنجهزه قبل ما نطلع السرحة وبرضه بناخد معانا لحمة وفراخ مجمدة وبنحطه فى الثلاجة ، وكمان الرز والمكرونة وبطاطس وسمنة وزيت وسكر وشاى ، وعندنا بوتجاز وأنابيب ، وإحنا مبنطبخش كده على ضهر المركب فى أى حته والسلام ، لأه ده إحنا عندنا مكان اسمه (الجيله) ، ودى زى المطبخ بنطبخ فيها كل حاجة ، وبناخد معانا بطاطس وطماطم (وفلفله وشطيطة) يعنى فلفل

حراق وفول وعدس وجبنه ، وفى الفطار بناكل بيض وفول وجبنه ومربى ، والعشا يبقى زبه بس حصة الغذا هى الأساس بنأكل اللحمة أاو الفراخ أو السمك» .

ويذكر إخبارى آخر : « أن كل الأكل بنخده معانا فى السرحة ، واسمه (أومنية) ومش لازم نقول عليها رز وبيض ولحمه وكده ، فأول ما حد يقول جهزت الأومنية يعرف على طول هو قصده آية ، والأومنية عندنا يجبى كده حوالى ٤٠٠ رغيف عيش ، وكمان كل أنواع الأكل اللى فى دار كل واحد ، وقبل ما نرمى الشبك لازم نأكل عشان عاوزه حيل جامد ، ولازم كلنا نأكل مع بعض عشان تبقى لقمة هنية ، وتبقى عيش وملح مع بعض» .

ويذكر إخبارى آخر : « أن كل الأكل اللى بنخده هو اللى موجود فى كل بيت ، يعنى زيت ورز وبطاطس وطماطم ، وبنجيب كمية أكل على قد الرحلة ، وده كمان لازم نأكل سمك وبنطبخه على كل شكل ولون ، زى الصيادية اللى هى السمك الأحمر والرز الأحمر ، وبنطبخه بالبصل وبنعمل مدفونة وشوربة سمك اللى هو الدنيس ، وبنعمل الصياديه من المرجان والوقار ، وبنأكل كل حاجة وعمرنا ما حسينا إننا مش فى بيتنا ، ده إحنا ساعات بنأكل أكتر ما بنكون فى بيوتنا عشان لمتنا مع بعض» .

ويذكر إخبارى آخر : « وأن الريس هو اللى بيجيب لنا (الأومنية) على قد مدة قعادنا فى الميه ، ودايماً بنجيب فراخ ولحمة تكفينا أول يومين ، بس لما تكون أصطادنا السمك وبنأكل سمك ليل ونهار وساعات بنفطر وبنتغدا سمك ورز أو عيش وبرضه من كتر أكلنا مبنتعشاش عشان كلنا كتير فى الغدا . ولو الواحد زهق من السمك بنأكل بطاطس مقلية أو مسلوقة أو برنجان وفول وأى حاجة نفسه فيها . ولازم يكون معانا شاى وسكر عشان السهر والبرد .

وأكد إخبارى آخر : « إحنا فى السرحة بناخد كل حاجة يعنى اللى موجودة فى البيت ، وساعات نشترى من السوق بس حاجات على القد ، وبنفطر ونتغدا وبنكون ذى الفل ورضا ، وساعات بنجيب كيزان فول ونعمل عليها بطاطس أو جبنة على طماطم ، وسعات الغدا فى البحر السمك اللى يطلع من البحر ، ونطبخ منه والعشاء مكنش مع بعض لأنه ممكن فى ناس نايمة وناس صاحية» .

وأكد إخبارى آخر : « (الأومنية) عندنا خضار ورز وبطاطس وطماطم وشاى وسكر وزيت وسمن وصابون ورز وعيش وجبنه ، وجميع الحاجات اللى تخطر على بالك فى البيت وموجودة هنا ، واللحمه والسمك وبظروفها بيبقى فى حاجات ثانية ونأكلها » .

وذكر آخر : « أومينه يعنى حاجة عادية ، ممكن تكون ٤٠٠ رغيف عيش بس فى الصيف الكل أكتر ، لأن السهر أكتر والواحد بيتسلى فى الليل ، والأكله الأساسية هى السمك ونعمله بكل الطرق علشان توفر فى المصاريف ، لأننا لو جبنا لحمة وخضار بيبقى ها نصرف اللى يجى على الأكل ، ده إحنا من ٤ ستين كان بيدخل فى اليوم ٥ طن كابوريا دلوقتى هما يادوب ٥ كيلو والكيلو ٢٥ جنيه ، وفى الفطار بيكون بطاطس وحته جبنة ، يعنى كده والغذاء بيكون من السمك ، والعشاء ما بيكونش مع بعض لأن بيكون فيه ورديات فيه خمسة مسكين وخمسة نايمين» .

قال أحد الإخباريين : « طبعاً السمك ، وخصوصاً الجمبرى وقبل ما نصطاد بناكل أى حاجة بطاطس أو مسقعة أو أى حاجة ثانية ، والأكل مش مشكلة يعنى المهم الراحة ، وإحنا الأكل الأساسى بيتنا هو السمك ، بنقلى السمك والفطار بيكون فول وبطاطس وجبنة ، والعشاء زى الفطار والغدا قلى السمك ، وساعات كتير بنقلى مورجان وبربونى ونعمل الدنيس شوربه ونعمل مدفونه من الجمبرى ونعمل الصيادية من المورجان والوقار يعنى بنشكل زى ما إحنا عاوزين ، وإحنا بناخد معانا كل الأكل أى أكل ممكن ناخده معانا زى البيت بالضبط ، بناخد معانا مكرونة ورز وطماطم وزيت وملح وبصل وثوم وعيش وبطاطس ودقيق وشاى وسكر وكل حاجة ممكن تيجى على بالك ، وبناخد معانا فاكهة وإحنا على المركب بيتبرع واحد من اللى بيعرفوا يطبخوا ويطبخ للكل ، وإحنا دلوقتى كلنا بنعرف نطبخ ونعمل الرز ؛ لأن إحنا أتعودنا على كده عشان لازم ناكل ولازم نتعلم إزاى نعمل الأكل ، وإلا مش هناكل وساعات بناكل من السمك اللى إحنا اصطدناه يا إما نشويه أو نقليه أو نعمله صنيه ، ونعمل معاه رز وسلطة وساعات ناكل بالعيش أكتنا فى بيوتنا بالضبط ما فيش أى فرق بين المركب والبيت ، وساعات الحالة تكون كويسة ، وساعات تحت الصفر زى ما قلت ، والغذاء أساساً سمك فى الغدا والفطار عدس وبطاطا وبرنجان وبيض، وممكن فى الغدا كمان ناكل ملوخية ومكرونة ، ومن أنواع الأكل فى الطبيخ الصيادية ومدفونه وشوربة وسمك (مقلى ومشوى) ، وكمان بنعمل الصياديه ، ودى عبارة عن سمك احمر ورز أحمر برده وغالبية السمك فى البحر بناكله بنفطر سمك وعيش ، ونتغدى سمك ورز ، ومفيش عشا لأن الواحد منا بيديها كويس علشان إحنا بنشتغل بالليل فى أغلب الوقت» .

ويضيف : « ولازم ناخد معانا أكل كتير ، عشان يكفينا المده اللى إحنا هانقعدها فى البحر ، يعنى بناخد معانا عيش وعسل وجبنه وطماطم ولوبيا خضراء ورز ، وساعات واحد يتبرع ويقول أنا

ها أطبخ النهارده ، وإحنا معانا بوتاجاز وحلل وأطباق ومعالق وكل حاجة لازمه للأكل ، والتوابل والملح وبصل وثوم وساعات نشوى سمك وساعات نقليه وساعات تعمل عليه شوربه ناكلها بالعيش ، وبناخد معانا حاجات تانية وساعات ناخد معانا فاكهة ، وأى حاجة تستحمل المدة اللى إحنا ها نقعدها فى البحر» .

ويذكر آخر : « أول يومين الريس بيجيب فراخ أو لحمة وخضار ، وبعد اليومين بناكل سمك ، فيه ساعات ممكن ناكل بطاطس مقلية وطبعاً مع الرز ، وده بالنسبة للغدا أما بقى بالنسبة للفطار والعشاء فممكن نفطر بطاطس مقلية وبرنجان ، وساعات بنشوى سمك فى الفطار ونتعشى سمك أو مكرونه أو بطاطس مقلية ، وده الأكل بتاعنا فى الرحلة بتاعه الصيد ، وإحنا أحلى حاجة بالنسبة للصياد السمك والجمبرى ، وده علشان ثمنه غالى وممكن يبدأ بـ ٢٥ جنيه أو ٥٠ جنيه بناخد كل حاجة الخضار ، والبطاطس والموجود زى الجبنة والعسل وكده ، والأمنية دى زى الجيش كده ، وهى الرز ومعلبات فول وبيض وجبنة وعسل وسمك من الطلعة ، وإحنا بناكل أنواع السمك اللى على قدنا ، يعنى أنا ما جيش أجيب أزازى وأكله يعنى أخد فى حدود المعقول ، وما أجيش أكل الأزازى لأنه غالى قوى والحجم الكبير منه بنبيعه تجارى للمطاعم والفنادق بـ ٧٠ جنيه» .

وأكد إخبارى آخر : « الرز وسمك هو كل أكلنا ، وكمان سلطة وعيش ، وبناخد فاكهة وتفاح وعنب وكمثرى ، والمركب له (محلى) ، يعنى بيكون الحلو على حساب صاحب المركب» .

وأكد آخر : « إحنا بناكل السمك اللى بنطلعه ، وأى أكل بيتاكل فى البيت إحنا بناكله هنا ، وممكن ناخد معانا فراخ وبنوع يوم سمك مقلى ويوم سمك مشوى ، وبناكل بطاطس وكشرى وكل حاجة ، آه ، شىء كبيعى السمك مع الرز وبطاطس وبيض وعدس وفول وأفضل انواع السمك اللى بنحبه نكله هو السويسى ، وأفضل أنواع السمك ، ولكن مكدبش عليك ده غالى ، فمنكلوش مبتسمعش عن المثل اللى بيقول على أد لحافك مد رجليك ، وبص فى الآخر كده المركب وهى طلعه تسرح يعنى زى البيت فيها كل حاجة، لأن إحنا بنقعد ١٠ أيام فى السرحة ، وأكل الصيادين طبعاً بيكون سمك وبطاطس وطماطم وزيت ، والأكل طبعاً مش مطبوخ وعيش ناشف يعيش معانا طول الرحلة ، وبنجيب عيش طرى يكفى يوم ولا اثنين ، ونجيب فاكهتنا وحلويتنا المخبوزة وحلل طبعاً علشان إحنا بنطبخ أثناء الرحلة وأما بنجوع كده ، والسمك الغذاء الأساسى ، ممكن ناخد لحم والرز والزيت والشاى ، وجميع ما يخطر ببالك فى البيت ، ويوجد داخل المركب حلويات وعسل وطحينة وجميع المشروبات ترقيها فى المركب» .

وأكد إخبارى آخر : بناخد الأومية هى يعنى عيش وجبنة وعسل وكاكاكولا ومنقوقة وكاليمريا على الرز والفول وعدس وطماطم وبرنجان ورز نصف شكارة وبصل ، واحنا اللى بنطبخ فى المركب بس بيتى وبيتك الواحد بيستهل السمك والرز وساعات ناخد معلبات الفول ، والغداء الأساسى هوه السمك ، وبناخد من البر مكرونة وأرز وعيش وطماطم وبيبسى وبصل وليمون وطبيخ ، وكل لوازم الخضار ولكن أكلتنا الأساسية هى السمك ، وبناخد سمنة وعيش وجبنة وخضار وبقالة . وباخد السمك اللى إحنا بنعمل له طعم (السردين) لو إحنا جيناه فى نفس اليوم ممكن ناكل منه إنما لو قبل كده بيبقى حادق» .

قال إخبارى آخر : « أكثر حاجة طبعاً بناكلها السمك إنما يعنى قبل أما نصطاد السمك ، يعنى فى اليومين الأولين ناكل لحمة أو عيش أو أى حاجة ثانية ، والكل مش مشكلة عندنا أى حاجة والسلام ، وأكلتنا المشهورة الصيادية أكثر أكله لينا وبناكل برده كل حاجة ، والحاجات اللى بناكلها فى بيوتنا المكرونة والرز ، وكل حاجة ، وفى معانا طباخين ناس بيطبخوا كويس ومتخصصين فى الحكاية دى» .

٩- الطقوس المتبعة في أثناء الصيد :

يختلف الروتين اليومى والطقوس المتبعة في أثناء رحلة الصيد تبعاً لحجم السفينة ومدة الرحلة وعدد طاقم السفينة وعدد العاملين عليها .

الروتين اليومى :

أ- يسمى برنامج العمل اليومى فى السفينة فى العرف البحرى باسم الروتين اليومى .

وبالتالى يقصد بالروتين اليومى كيفية توزيع الأعمال البحرية بالسفينة على ساعات اليوم .

ب- يعتبر الروتين اليومى فى منتهى الأهمية لنظام السفينة لكونه دستور العمل اليومى فيها الذى يحدد زمان وبيان الأعمال البحرية المفروض على الطاقم تنفيذها فى السفينة يومياً ، ولذا يوجه قائد السفينة اهتمامه الشديد إلى تنظيم الروتين اليومى للسفينة ، فيصدر بشأنه توجيهاته وإرشاداته إلى ضابط أول السفينة الذى من واجباته إصدار الأوامر والتعليمات بالروتين اليومى ونشره على طاقم السفينة ومراقبة تنفيذه بمنتهى الدقة .

جـ- ويتوقف تنظيم الروتين اليومى للسفينة على العوامل الآتية :

١- واجب السفينة .

٢- حالة السفينة .

٣- أشهر السنة : لأن مواعيد الروتين اليومى تختلف باختلاف أشهر السنة صيفاً وشتاء وفى شهر رمضان .

د- ويشترط فى الروتين اليومى لكلّ سفينة أن يكون :

١- واضحا فى تحديد جميع المواعيد الواردة فيه بالساعة والدقيقة ، وفى تحديد الأعمال المفروضة فى كل وقت على وجه الدقة .

٢- ومستغلاً للطاقة البشرية إلى أقصى حد ممكن بشرط ألا يصيب طاقم السفينة بالإرهاق والإجهاد وإلا يدفعهم على التكاسل والخمول.

٣- مستقراً ثابتاً فى السفينة ليكتسب احترام الطاقم فى تنفيذه دائماً دون توقع تعديله أو تغييره إلا للضرورة القصوى .

٤- قابلاً للتطور تبعاً لظروف العمل بالسفينة بحيث يمكن إضافة أو شطب أو تغيير فقرات فيه دون الإضطرار إلى إلغائه كله وإصدار روتين يومى جديد .

٥- هادفاً إلى تحقيق كفاءة السفينة فى القيام بواجبها من حيث رفع مستوى التدريب فيها واستتباب النظام والأمن بها وتنظيم توفير احتياجاتها وخلافه .

ويختلف الروتين اليومى والطقوس المتبعة بتعاً لحجم السفينة ، ومن المرحلة وعدد طاقم السفينة العاملين عليها .

أمّا الروتين اليومى عند صيادي عزبة البرج فيختلف عن المتبع فى السفن الكبرى نتيجة لاختلاف حجم ونشاط السفينة فى عزبة البرج حيث يكون نشاطهم اليومى كما يذكر أحد الإخباريين : « أن ساعة الصبحية بنجمع عند المعدية يوم السفر ، والريس هو اللى بينظمنا وساعة الصيد مساعد الريس بيشيل معانا الغزل ، ولما يكون السمك كثير بنقعد من الفرحة ، وقبل أى حاجة نقرا الفاتحة» .

ويضيف إخباري آخر : « إحنا ساعة الصبحية بنتجمع كلنا عند المعدّية يوم السرحة، والريس هو المسئول عن توزيعنا على الشغل ، وساعة الصيد الكوندو مساعد الريس بيشيل معانا الغزل،

وقبل ما نركب نقرأ الفتحة ونتوكل علـى الله ، ولما الرزق بيكون عال بنغنى ونكون فرحنين عشان رزق الواحد هيبقى عال» .

ويذكر إخبارى آخر : « إحنا بنخاف من الحسد على الرزق ، فنحط حجاب على المركب أو خرز أزرق أو كف خمسة وخميسة ، وأحسن من كل حاجة نقرأ الفاتحة عشان ربنا يسترها معانا » .

ويذكر إخبارى آخر : « إحنا الأول بنصلى على النبى وبنقرأ الفاتحة وبندعى أن ربنا يسترها معانا ونرجع بالسلامة والخير معانا » .

ويذكر إخبارى آخر : « والله يا بنتى أحسن حاجة نقرأ الفاتحة للنبى ، وما فيش طقوس غير اعتمادنا وتوكلنا على ربنا ، وبعد ما نمون المركب ونجهزه نتوكل على الله ، وبنلاقى ساعات ناس بتبخر المركب وبترشه بالميه والملح عشان لو حاجة وحشه فيه تروح ، وبعد كده بنتوكل على الله».

ويضيف أحد الإخباريين : « إحنا مبنعملش حاجة ، دول البورسعيدية هما اللى بيعملوا كده وبيغنوا مع بعض طول السرحة ، وومبيطلوش وعلى طول عاملين هيصه ، ودايما قبل ما يطلعوا بيقروا الفاتحة ويصلوا على النبى ، ولو السمك طالع فى الشبك ويشدوه بيغنوا (هيله هيله ، يله يارجاله) ، وإحنا عندنا عادى ، يعنى ده ساعات ناس حتى مبتقراش الفاتحة وماشيه كده » .

ويذكر أحد الإخباريين : « إحنا ساعات بالليل والجو رايق بنقعد نحكى ونحكى حكايات زى الحوديات ونغنى أو ننشد عشان الواحد ميملش وينعس ساعة الشغل ، ودايماً إحنا قبل ما نطلع نقرا الفاتحة عشان ربنا يفتحها فى وشنا » .

ويذكر إخبارى آخر : « فيه ناس وصحاب مراكب لو مراكبهم جديدة بيدبحوا عجل ، وبالدم يرسموا على المركب بالخمس صوابع أو يدبحو العجل قدام المركب ، ولازم كل صياد على المركب يأكل لحمه العجل ولكل أهل الله ، وإحنا كل شغلنا بالرزق قديما كل توكلنا على ربنا ، فلازم قبل ما نبدأ نقرأ الفاتحة وندعى عشان ربنا يفتحها فى وشنا ، وبنقعد نغنى بعدما نطلع ونحكى حكاوى ونقول كلام زى : البحر ينزل بنخلل على الخلول ، والبحر يوطى بنطلع أم الخلول ، ولما الميه تطلع السمك هنا يجى يمنا) ، وحاجات زى دى ، وكل جو هو اللى بيخلى الرجاله تقول وتقول ، ولا قدر الله حصل نوه ولا حاجة وحشه مبتخليش الرجالة تقدر تقول حاجة غير الدعا بالستر» .

ويذكر إخبارى آخر : « لازم نقرأ الفاتحة للنبى ، وبعد ما نطلع كل واحد يطلع على شغله ونفضل قاعدين لحد ما يطلع السمك ، ولما يكون الطرحة كتير بنفرح ونغنى وده زمان كـنا إحنا اللى بنشد الشبك بأدينا ، وكنا بنغنى عشان الكل يشد ، وكنا بنقول : (هيله هيله ، شد حيلك شد الغزل لأجل الرزق) وكده ، بس دلوقت بقا فيه ونش هو اللى بيشد ، وكل حاجة اتمدنت ، يعنى إحنا اللى كنا بنغنى ونحكى دلوقتى بقا على المركب تسجيل ورديو وتلفزيون ، وكل حاجة أكنك بالضبط على الشط» .

ويذكر إخبارى آخر : « عشان إحنا كلنا جايين نيتنا على الرزق ، فلازم الكل يقول يارب ويدعى أن ربنا يكرمنا ويكفينا شر البحر ، ولازم القرآن فى المركب ، ودايما إحنا بنشد الغزل بنغنى، والله الغنا برضه معتش قد كده دلوقت الكل بيقول : (يا الله أرزقنا يا رازق يا الله)، ولازم قراية الفتحة للنبى ، والصيد ده زى الواحد ما بيخرج من بيته لازم يتوكل على الله فى الراحة والجاية ، والناس هنا كلها عارفه ربها والصياديين كلهم مسلمين ، ويوم الجمعة بتلاقى الجوامع مليانه .

ويذكر إخبارى آخر : « إحنا بنفتح الأول بقراية الفاتحة ، ولما نصطاد كتير بنغنى ، وساعة الصيد بنشتغل مع بعض ، ومساعد الريس بيشد معانا الغزل ، والرئيس يشرف علينا، وقبل الصيد بنتجمع عند المعدية ، وما فيش طقوس ومافيش أى حاجة من دى أثناء الصيد بس أحياناً بنشغل التسجيل ونغنى معاه» .

وذكر آخر : « إحنا مفيش طقوس معينة غير ، وإحنا خرجين بنقرأ القرآن (الفاتحة) ، وندعى ربنا أن الرزق يكثر وبرده نشغل التسجيل ونتسلى أثناء الصيد ، وبنرمى الغزل فى آلميه والأطره بيكون حوالى ٤ ساعات ، ونبعد عن المركب حوالى ١٥٠ م ، ولو فيه شغل بيعملوه ، وصاحب الوردية الجديدة يستلم من زميله ويطلع الغزل كل ٤ ساعات ، وفيه ناس تفرز السمك كل حاجة لوحدها » .

ويذكر إخبارى آخر : « لأن كلنا جايين نيتنا على باب رزق ، والكل بيقول ربنا يرزقنا وربنا يكرمنا ويكفينا شر البحر ، وأول ما نيجى نشتغل نشغل شريط القرآن ، وكلنا نقرأ الفاتحة للنبى علشان ربنا يكرمنا ، وإحنا تملى نغنى ، وإحنا بنصطاد ولما نكون بنصطاد والدرافيل جه شد الغزل كلنا بسرعة نسرع علشان ميقطعش وبنغنى ، وإحنا بنشده نغنى ونقول شدو صلى على النبى ،

ونقرأ الفاتحة بس ، ودى طبعاً أحسن حاجة وممكن نغنى بالليل ، واحنا بنشتغل ونقول مثلاً : (يا الله أرزقنا يا رازق يا الله) ، ونبدأ بقراءة الفاتحة من بداية الرحلة .

ويذكر آخر : « والله الصياد زى ما يخرج من بيته يقول إتكالى يارب عليك ، وفيه ناس ميتقلش حاجة ، وكل الصيادين مسلمين ويوم الجمعة تلاقى الجوامع مليانه» .

١٠- التخزين كيف يتم ومن يقوم به ؟ :

قال أحد المبحوثين : « إحنا معانا هنا ثلاجة بتاعة السمك ، والتخزين بيكون بالثلج والبودرة، ولما بيطلع السمك بنحط عليه الثلج ونحطه فى الثلاجة لحد ما نرجع ، واحنا اللى بنخزنه مع بعضينا ، وأول ما نصطاد بنغسله ، وكل سمك لواحده ، ونعرف عدده ، ونتجمع فى طوالى بعد الغسيل ، وينزل الثلاجة وخمسة منا بيثلجوه ، وبين أربعة وخمسة أيام بيتجمع السمك ، وممكن يقوم بالحكاية دى أى حد من الصيادين ، وده غير إننا بنزود له الثلج كل يوم» .

ويذكر آخر : « وعشان يتم التخزين بطريقة سليمة لازم إتباع الخطوات دى : أول حاجة نغسل السمك كويس ، وبعدها يقلب فى الثلج ويحفظ فى الثلاجة فى أكياس نايلون ، وأهم حاجة إن الثلج يكون على السمك بصفة مستمرة وميخلصش من عليه علشان ميجيش عليه حرارة ، وده بالنسبة للسمك وطريقة حفظة وتخزينه ولو جينا بقى للجمبرى فلازم نحط عليه بودرة مخصوصة عشان ميبوظش» .

قال أحد الإخباريين عن تجربة تخزين السمك : « إحنا هنا معانا تلاجة فى المركب ، وهى مخصوصة عشان السمك يتلج فيها عشان ميطراش ويجيف ، وكل تعبنا يروح ولازم السمك يتخزن بالتلج ، ويتغسل قبل ما يتلج ويتحط عليه بوردة وتلج لما نرجع للشط عشان يبقى شادد حيلة» .

وقال إخبارى آخر : « إحنا اول ما نصطاد السمك لازم يتغسل ونفرز ونحط كل نوع لوحدة عشان هو ها يتباع بالشكل ده ، ولازم نغسله ونحطه فى الصحارات (الطاولات) ، وندخله التلاجة ونكسر الثلج عليه ، ومحدش بيحط ألواح لازم بتكسر ، وكل يوم يبص عليه عشان لو ساح نحط عليه تانى كل يوم كده» .

ويذكر إخبارى آخر ، وهو أحد عمال الثلاجة : « عشان السمك يتخزن صح لازم أول حاجة نغسل السمك الأول فى حاجة اسمها الغسالة ، وهى حاجة زى الشبكة بنحط فيها السمك عشان

تنزله الميه بعد ما نفرزه ، وبعد ما يتغسل بنحطه فى الطاولة ونتكسر عليه الثلج ونغطيه بكياس نايلون عشان مبتزلش ميه على بعضه ، عشان إحنا فى الثلاجة بنحط الطاولات على بعض ، وكل يوم بزود الثلج عشان السمك يفضل طازة ، وده تخزين السمك العادى ، بس لو جينا للسمك الجمبرى لازم بنحط عليه بوردة عشان ميبوظش ، عشان هو حساس والبودرة دى مفيش فيها أى ضرر» .

ويذكر إخبارى آخر : « بعدما نصطاد السمك لازم بنتزل الثلاجة ، والثلاجة دى بتكون خشب، وبنحط الثلج فى مكنة عشان بتكسر ، وبنحط تلج فى أرضية التلاجة وبين الطاولات وعلى الطاولات ، وبنفرش مشمع على الطاولات عشان متعرقش على بعض وبيبوظ ، واحنا هنا بنخزن السمك مدة السرحة وساعة بتوصل ٥ لـ ١٠ تيام، وده التخزين اللى على المركب ، وفى تخزين برضة بس بره المركب وبيكون فى ثلاجات الشادر وممكن السمك بتخزن ست شهور» .

ويذكر أحد الإخباريين : « أن تلاجة المركب دى مش زى التلاجة المعروفة دى زى الأوضة الخشب، وهى تقدر نحط فيها ٤٠٠ طاولة سمك ، وهى طولها يجى ٤ تمطار وعرضها ٦ تمطار ، ولازم معانا واحد عارف بالتخزين ، مش أى حد عشان دى أهم حاجة ، وهى تعب وشغل الرجالة، كلها فى أيده عشان لو مختش باله كل حاجة هتبوظ ، فهو لازم يرد كل يوم على السمك عشان لو التلج ساح يحط غيره ، واللى مسئول عن الثلاجة بياخد السمك بعد لما يغسله بيثلجه ، وبيقعد يومين ويرد يعنى بنكشف من على السمك الثلج ويحط تانى لمدة السرحة ، وبعد ما نصطاد السمك ينزله الثلاجة ونقوم حطين الثلج فى ماكنة ونحطه على أرضية الثلاجة ، وبين الطاولة والطاولة بنفرش المشمع علشان عرق السمك ما ينزلش على بعضه ويبوظ السمك ، وإحنا بنخزن السمك ٤ أو ٥ أيام ، وأقصى حاجة ١٠ أيام ، ودوت ما بيأثرش على السمك لما بنجيبه فى المزاد، واللى بيقوموا بتخزين السمك ٣ أنفار ، وفيه نوع من التخزين بيبقى بره المراكب ، وبيفضل ٦ شهور وده بيخلى السمك ماسك فى نفسه وما يبوظش» .

ويذكر آخر : « والله التخزين يتم كالآتى ، أول حاجة لما السمك بيطلع بنصنفه ونحط كل نوع لواحده فى الطاولة و، نطحن له ثلج وبعدين نحطه فى الثلاجة ، والثلاجة دى ثلاجة خشب ونغطيها بمشمعات لغاية ما يوصلوا بالسمك وينزلوا فى سوق دمياط والقاهرة والإسكندرية ، ويكون فيه نفرين منا واقفين على الثلاجة على ما يثلجوا السمك ، أول ما نصطاده ويرشوا على الجمبرى بودرة وثلج ، والسمك بنحط عليه ثلج طول فترة التخزين ، وكل يوم نزود الثلج عشان

ميحصش . والتخزين بيكون فى تلاجة المركب ، وهى واسعة وفيه ٤٠٠ طاولة السمك بيوضع فى الطاولة وبنحط عليه التلج ، ويوضع فى التلاجة واللى بيقوم به الصيادين بعد تقد وفرز السمك ، وفى التلاجة تلج بنحط عليه ، والسمك بيطلع ونحط على الطاولة ، ونحط عليها التلج واللى بيقوم بعملية التلج يبقى عليه كبير وهى أهم عملية هى مش صعبة بس فى نفس الوقت هى مسئولية ؛ لأنه لو باظ التلج باظ السمك ونترمى تانى ، ونجيب التلج من مصنع على البحر هنا ، وفيه نفر مسئول عن التلاجة ، وبياخد السمك بعد الغسيل وشفه ويحط عليه تلج ويرده كل يومين ، يعنى يقلبه ويحط عليه تلج تانى بدل التلج اللى ساح ، وفى أيام الحر لازم يرد السمك كل يوم ، والتخزين بيكون فى التلاجة الموجودة فى المراكب طولها حوالى ٤ أمتار وعرضها ٦ أمتار» .

ويذكر إخبارى آخر : « إحنا بنطلع السمك ، و ٢ يغسلوه بحاجة اسمها غسالة ، ولما يطلع تنقد كل حاجة لوحدها ، وننزله فى التلاجة يقوم يتلج ، ولما نطلعه يبقى كأنه لسه طالع من البحر كأنه طازج ، وإحنا اللى بنخزنه ولما بنرجع نوديه للتاجر يقوم يبيعه على طول ، ونخزن السمك أما يطلع من البحر ، فى الأول بنغسله فى الغسالة بتاع السمك وبعدين تنقد والسمك ونحطه مع بعضه ، ونقوم نخلطه بالتلج والبودرة دى للجمبرى ، بس عشان تحفظه من العفن وعشان ممكن يبوظ طوال فترة الصيد» .

ويضيف : « دى كل سرحة بتعدى تلات آلاف جنيه ، بنجيب السمك على طول وننزل التلاجة وفى ناس مخصصة للتلاجة بتقل لها التلج ، ونسيبه ١٠ أيام أو ١٧ يوم ، وفى الجمبرى بنرش بودرة قبل التلج علشان ميتحرقش والبودرة دى مخصوصة عشان تحميه من الحرقان ، وبعدين كل نوع سمك وله طريقة فى التخزين وفى أنواع تانية بتتخزن بنفس الطريقة ، وإحنا بنحط السمك فى التلاجة ، ونجيب التلج من المصنع ، ونجيب بلاطات كبيرة ، وننزل التلج ونحبش عليه ونحط فى المكنة ونكسر التلج ، لأنه ما ينفعش ونحطه بحالة كده على السمك ، لو مش عارف يتلج ممكن يبوظ لأن الراجل بينزل ويتلج السمك ، ويكون رزق الرحالة كلهم فى أيده ، لأن السمك اللى هيتباع بألف جنيه ممكن يبوظ ونبيعه بـ ٢٠٠ جنيه ، وإحنا بنيجى على طول بنبيع السمك للتجار ، وهو حر بقى يخزنه ما يخزنوش هو حر ، بس عندنا اللى بيقوم بالتخزين هو التجار ، وعامة دائماً اللى بيتخزن هو السوبيط والجمبرى ، وكمان إحنا بنجيب فى المراكب ٥٠٠ بلوك ثلج ، ونحطه فى التلاجة ، ولما نصطاد نرص السمك النوع الواحد مع بعضه على الطاولة ، وبعدين نحبش على الطاولة ، يعنى بعدما نكسر التلج عليها نغطيها بكيس نايلون ونحطها فى المخزن

بتاع المركب ، ولما تنزل من على المركب توديها المخازن ، وفى أيام بتاخد من المخازن (صاحب المخزن) يعنى مقدم تمشى بيه حال المركب لحد ما تجيب سمك ، وبعدين نتحاسب ، والطرحة اللى بيطلع بنتقلها ، وبتتغسل فى غسالة بتكون من شبكة وهى مدككه فى بعضها وبتتقفل على السمك اللى جواها وبينزل السمك البحر بيها ، وبتتغسل فيها وبتترك فى طاولة أو ألواح عند الإسكندرية ، وفى السويس بيسموها صندوق ، وبالنسبة لتخزين الجمبرى نحط عليه بودرة (عشان ما يدمعش يعنى دماغه تسود) ، وإحنا ما بنلحقش نخزنه مفيش غير الوقت اللى بنحطه فيه فى المركب ، وبنحطه فى التلج ، وإذا حصل تخزين فالتجار بقى اللى بيخزنه ، وإحنا عندنا فى المركب تلاجة بنحطه فيها ، والسمك بطلع وبتتقض والطبالى متوسطها حوالى ٢٠ كيلو ، وتفرز كل نوع سمك لوحده ، ونكشف عليه كل ٢٤ ساعة لو التلج خس من عليه نزود شويه» .

ويذكر إخبارى آخر : « كل سرحة بتعدى تلات تلاف جنيه ، فلازم يكون هناك واحدة مخصوصة عشان السمك عشان إحنا بنقعد فى البحر من ١٠ تيام لـ ١٧ يوم ، واللى على التلاجة عارف كل سمكة بتتخزن إزاى ، يعنى الجمبرى بنرش بودرة الأول قبل التلج عشان ميتحرقش والبودرة دى مخصوصة عشان تحمية ، والرجل بتاع التلج دة لازم يكون مصحصح ، عشان السمك ده شغل الرحالة ، ورزقنا كله فى أديه عشان لو باظ السمك بدال ما هيتباع بـ ١٠٠٠ جنيه ممكن يتباع بـ ٢٠٠ جنيه بس ، ولازم نجيب فى المركب ٥٠٠ بلوك ثلج ونحطه فى الثلجة ونحبش عليه عشان ميسحش» .

ويذكر إخبارى آخر : « قبل ما نتلج السمك لازم يتغسل فى غسالة السمك ، ودى حاجة كده زى الشبكة ، وهى مدككه فى بعضها وبتقفل على السمك اللى جواها وبتنزلها البحر وبتتغسل لحد ما يقع الحاجات اللى فى السمك ، وبعد كده بنحط على الطاولات وبنرش التلج عليها ، ونرصها فى التلاجة لحد ما نوصله للإسكندرية أو فى السويس ، ولازم قبل ما نخزن الجمبرى لازم نحط عليه بودرة ، عشان ميدمعش يعنى دماغه تسود ، معنى كده بيبوظ» .

ويذكر إخبارى آخر : « أن التخزين أول حاجة فيه بنحط التلج فى مكنة التكسير ، وبعدين نحط السمك فى الطاولات الخشب بعد غسله وفرزه بنحط عليه التلج ، وندخله الملحقة ده مكان قبل التلاجة ، وإحنا بنتلج السمك على طول بنستناش عليه ، والتلاجة دى هى بطن المركب اللى مقفولة ومبطنة خشب ، وفيها ١٠٠ لـ ١٥٠ بلاطة تلج ، وتلاجات التجار مبتحطش فيه طاولات ، لأه بنحط فيها السمك فى الكراتين زى ما بتشوفيه فى السوق كده اللى هو السمك « الروس والطويلة » ، وهى تلاجة زى تلاجات الخضار واسمها (مشينة) » .

ويذكر إخبارى آخر : « أن الطرحة اللى البحر بيحدفها لينا هى اللى بتخزن ونحطها فى التلاجة ، بس لازم تتنضف الأول من الحاجات اللى طلعت معها ، زى الأعشاب والزلط والكابوريا الصغيرة ، وبعد كده بنستفه كل صنف لوحدة ، وبعد كده بنغسله فى غسالات السمك ، ونحطه فى الطاولة للثلج ، ولازم البوردة تتحط على الجمبرى عشان ميسودش ، وهى كمية صغيرة ، وبنحط حبة على المية وندورة يعنى نحط عليه عشان تخلى السمك مشدود ، والتلاجة دى مش كهربا ، هى خشب وفيها طوايل ومليانه تلج عشان حفظ السمك ، وكل جدرانها محشية تلج عشان تفضل ساقعة ، وأول السمك يطلع من الميه نسيبه ساعة أو ساعتين بنحط عليه التلج ، ولما السمكة تطلع حيه بيحطوا طبقة سمك وثلج وفوقها طبقة ملح ، وكل خمس طوالى يحطوا نص شوال ملح » .

ويذكر أحد الإخباريين : « أن السمك لو متلجش يعنى باظ والتخزين أهم عملية ولازم تتم بالترتيب ، يعنى بعد ما نطلع السمك لازم تغسله فى الغسالة ، ودى مش زى غسالة الهدوم دى شبكة شكل الكيس بنحط فيها السمك ، وبعدين تشيد عيه وبتساب فى الميه ، ونطلع كذا مرة لحد ما ينضف ، وبعدين يترك فى التلاجة فـى (ألواح) ، ودى كلمة يتقال فى عزبة البرج وبورسعيد بتقال عليها صندوق ، والإسكندرية يتقال عليها لوح أو عروش الخشب ، وبنحط عليها التلج المتكسر يعنى ميحطش لوح ، والجمبرى هو الحاجة الوحيدة اللى بتحط عليها بوردة ، ودى يتحط فى ميه وتتلوح فيه ، يعنى تترش عليه عشان ميدمعش ورأسه تصفر وبعدين تسود وكده يبقى باظ ، وبعد كده يتحط عليه التلج ، وبننزله التلاجة ، ودى حاجة كده زى الاوضة وفيها يجى ٢٠٠ أو ٣٠٠ طاولة سمك ، وخلى بالك فى سمك لازم بتحط عليه ملح ، زى سمك « الشبارة » أو السمك الأبيض ، ده لو متحطش عليه ملح يبوظ ، وبعدين الثلج عشان ميسودش ويجيف » .

ويذكر إخبارى آخر: « التخزين فيه ثلاجة موجودة فى المركب ، وفيه معانا ثلج بنحط على الصناديق ، وتتم عن طريق ملء الصناديق أو الطاولات بالسمك ، ونكسر الثلج حتت صغيرة ، ونفضى السمك من فوق ، واللى يقوم بعملية التخزين ، أى اثنين على المركب هما اللى يخزنوا السمك ، ونخزن زيوت بس بنحط التلج فى المكينة عشان بتكسر الثلج ، والسمك بيتحط فى الطاولة ويتحط عليه ثلج المكان اللى بيدخل منه للثلاجة اسمه (الملحق) ، واللى بيقوم به هو الشخص اللى بيثلج ، وهو عمل خاص به بيطلع السمك فى الشبك ، بعد أربع ساعات بتفرغ على الكوارتة بيتفرغ الصالح بيتغسل ، وبنزل الثلاجة علشان نثلجه ، وفى عمليتين ، أول واحدة اللى

فى المركب فى حاجة فى بطن المركب مقفولة خشب ، وفيها ثلج ١٠٠ أو ١٥٠ بلاطه ، والتخزين فى المركب بنجيب الطاولة تتغسل وبعدين تترك الثلاجة ، وفيه واحد متخصص وبياخد أجره زيادة شويه ، عشان بيتعب ، أما ثلاجات التجار زى المشينة ، يعنى ثلاجة الخضـار بس يتخزن فى كراتين ، وده استغلال الظروف ، يعنى احتكار وزى ما تسميه قولى مش فارقة ، والتخزين بيكون فى الثلاجات الخاصة بالمركب بعد ما بيجى من البحر بيوضع فى الثلاجة ، ثم بوزع على الشادر (يوضع فى الطاولة وعليه الثلج) ، ويتوزع على التجار فى مصر وإسكندرية وعزبة البرج ، والسمك اللى بيجى من البحر فيه ثلاجة للبحر بيحط فيها ويتحط فى طاولة وعليه الثلج ، ويدخل الثلاجة وعليه بودرة علشان تحافظ على السمك ، والجمبرى فى الحر واللى بيقوم بكده هو اللى مسئول عن الثلاجة بيكون من اثنين إلى ثلاث أفراد » .

ويذكر إخبارى آخر : « بنخزن السمك بأن إحنا بنجيب الطرحة (كمية السمك)، وننقضها ونطلع منها الحاجات اللى فى الأرض زى الأعشاب الصغيرة والكبوريا الصغيرة والأكياس وأى حاجة ، لأن السمك ما بيطلعش لوحده ، وبننقضه تمام وبعدين نسقعه ، وبنحط على الجمبرى بودرة فى الثلاجة ، ويتثلج كويس ولما يتحط فى الطاولة نحط طبقة ثلج، وكل يومين نكشفها وكل ما الثلج يقل نزوده ثانى وفيه ثلج محطوط تحت فى المركب، والثلج بيكون حسب مدة السرحة ، يعنى مثلاً بنجيب ميت بلاطة ثلج ونحطها فى الثلاجة وتكون محكمة ، ودول كفاية قوى ، وكل ما كانت السرحة طويلة كل ما كانت كمية الثلج أكبر» .

ويذكر إخبارى آخر: « والسمك لما يطلع يتغسل ، ونصنفه كل نوع لوحده ، الجمبرى بنحط له بودرة علشان ما يسودش ، وكل يوم نغير عليه الثلج والبودرة بتكون حبه فى المايه وتدوره علشان يخلى السمك ماسك نفسه ، والسمك بنحط عليه ثلج بس وبنحطه فى ثلاجة المركب ، والتخزين يبقى فى الطوايل بنحطه فى الثلاجة اللى بيزيد عنها بنحط على المركب ويثلج بثلج ، وكل واحد فينا مسئول عن التخزين ، ويضعهم تحت والثلاجة مش كهرباء بتبقى جواها الواح ثلج مكسرة وبتبقى محشية جدرانها علشان تحفظ الثلج جواها ، وطبعاً بنجيب معانا ثلج ، والسمك لما بيطلع من الميه بنسبة ساعة أو ساعتين ، وبعد كده نحط طبقة من الثلج تحت وطبقة فوق فى صناديق لما السمكة بتطلع حية ، ولما بيرصوه فى الطوالى بيحطوا طبقة سمك وفوقها طبقة ملح كل ٥ طوالى يحط عليها نصف شوال ملح ، وفيه عندنا فى المركب ثلاجة بيبقى فيها ثلج باستمرار، وده شىء أساسى ، والسمك بيطلع من الميه نضيف وبنعبيه فى العروش الخشب ونحط عليه الثلج وندخله

الثلاجة ، وممكن بعد ١٥ يوم يبقى فيه واحد مخصص أو اثنين ، واحد بيطحن الثلج والتانى بيجيب الثلج ويحطه على وش الفرش فوق السمك ، ويدخل الفرش فى الثلاجة بنظام ، والسمك بيجى بتغسل ويترص فى صناديق خشب ويثلج ٧ أو ٨ أيام فى المركب ، وأما بيجى تروح نطلعه وفيه نفر معين فى المركب مسئول عن الثلاجة ويبقى طبعاً خبره » .

وذكر إخبارى آخر : « نجيب السمك ونتقيه من بعضه ، كل صنف لوحده ونغسله كويس ، لأن ساعات بيكون فيه طين ونتزله فى الثلاجة ، فيه ثلاجات فيها ٥٠٠ بلاطة مليانه ثلج فيها السمك والخضار وكل حاجة ، وبيعد فيها ١٥ يوم محفوظة بيجى بعد ٧ أو ١٠ أيام ، وعندنا ثلاجة وبناخذ ٥٠٠ بلاطة ثلج ، لأن الحر جامد ، وكل ٤ ساعات نلم الشبك ، والسمك ونحطه فى الطاولة ونغسلها كويس ، ونغسل السمك بردوا كويس وكمان فى واحد اسمه « الثلاج » أو اثنين وهم مخصوصين ، والسمك بيطلع من البحر والناس بتنقضه ، ونحطه فى الثلاجة وبتكون أخذين معانا حوالى ١٥٠ بلاطة ثلج بنحطة على السمك ، ويفضل زى ما هو يعنى لسه طالع من الميه» .

ويذكر آخر : « بنخزن السمك فى الثلاجة اللى قدام فى المراكب ونكسر الثلج ونحطه على السمك ، ونكسر الثلج فى مكنة اسمها (الناشولة) ، وهى بالتقريب كده زى الهون تقريباً ، وواحد من الصيادين هو اللى بيقوم بيه ، والسمك اللى بيطلع فى الطرحة بناخذه ننقضه أو ننقيه علشان نطلع السمك الصغير والطوب والطين منه ، وبعدين نحطه فى الغسالة ، وبيتغسل فيها بس دى مش غسالة زى بتاعه الهدوم ، ودى بتبقى عبارة عن حته من الشبك مغزولة على شكل كيس بيتشد يتربط على السمك ، وبعدين نمسكه ، وننزله فى الميه ونطلعه كام مرة لحد ما السمك ينضف ، وبعدين ينزل الثلاجة يتحط فى طول أو ألواح (فى عزبة البرج يتسمى طاولة وفى الإسكندرية ألواح وفى بورسعيد صندوق) ، وبعدين يتحط عليه الثلج المجروش ، ويترص فى الثلاجة وفى الجمبرى ده بيحط عليه نوع من البودرة اسمها بودرة الجمبرى ، ويتحط عليه عشان ما يدمعش ؛ لأنها لما تتحطش عليه يقوم مدمع يعنى الرأس بتاعه تصفر وبعدين تسود ، والبودرة بقه بتمنع كده ، والجمبرى بيتحط عليه البودرة وبعدين بتحط عليه الثلج ، وبنزل السمك فى الثلاجة فى طواويل ، يعنى صناديق ، والثلاجة دى مكان واسع زى الأوضه ، وبنحط عليها ثلج وبنقلب السمك فى الثلج كويس عشان ما يسودش وميبوظشى ، ومنه سمك أبيض زى الشبارة ده بنحط عليه الملح ، وبنحط عليها الثلج وبعدين يتخزن ، وفيه سمك تانى زى الجمبرى السويسى

وجمبرى أبيض ناعم بتقلب فى الثلج ، وما يتحطش عليه ملح وفى حاجة اسمها بودرة تتقلب فى الجمبرى عشان ما يسودش ويحفظ سقوعيه الثلج ، وأول حاجة ننقض السمك يعنى نخلى كل صنف لوحده علشان لما نجى نبيعه بيكون لكل حاجة سعرها ، وبعدين السمك يتغسل كويس جداً علشان ميخسرش ، وبيجى فى طوايل وبتكون الطواويل مغسولة بيتزل السمك الثلاجة ، ونرص السمك فيها ونثلج ، إحنا بنقلب السمك بالثلج ونحط ثلج كمان على وش السمك» .

١١- الرجوع من رحلة الصيد :

وفى الصباح الباكر كانت السفن تدخل من البوغاز ، واحدة تلو الأخرى من السادسة صباحا وحتى الحادية عشر تقريبا ، وتتجه كل منها نحو أحد الشوادر ، وهو عبارة عن رصيف صغير على شاطئ النيل مفتوح على بناء ، ويتم تجميع طاولات الأسماك بأنواعها داخله ، ولكل شادر مجموعة مراكب يتعامل معها ، وهناك يتم فرز الأسماك ، بعضها يذهب إلى المصايف القريبة مثل رأس البر وجمصة ، والبعض يذهب إلى القاهرة والمدن الأخرى، وفى هذا المكان يتحدد سعر السمك ، لكن أصحاب الشوادر يقولون أن السعر يأتى من القاهرة حسب العرض والطلب .

ومن المشاهد الصباحية فى عزبة البرج وفى الشوارع الضيقة القريبة من النيل والشوادر ستجد الصيادين البسطاء وهم يبيعون نصيبهم الشخصى من الأسماك قبل العودة إلى بيوتهم ، وغالبا ما يجدون الزبائن فى انتظارهم ممن يبحثون عن (شروة) سمك جيدة ورخيصة .

وعدد كبير من الشوادر على شاطىء النيل ، ربما يزيد عدها عن مائتين والمراكب تقف فى تتابع حيث تفرغ كل واحدة حمولتها ، وتنصرف لتترك المكان للمركب التالية ، وبعدها يرجع كل صياد إلى منزله ليرى أسرته بعد فترة غياب ليست بكبيرة لينال قسطا من الراحة ، وينعم بالهدوء فى أحضان أسرته .

مراجع الفصل الخامس

1- Regional Byam : Fishing in Encyclo Pedias Esocial and Cul Tural Anthro Pology. Landon, Rout Ledge, 1998, p.p. 235 - 236.

2 - Fishing Community : Ehp : Ihagia Pedia – Com.

٣- المرجع السابق : ص ٢٠٠.

4- المرجع السابق : ص ٢٠٣

5 - Fishing Community Ibid.

٦- أحمد أبو زيد : مرجع سبق ذكره ، ص ٢٠٣.

٧- النوع الاجتماعي ومصائد الأسماك : الأربعاء ، ١١ تشرين الأول ، ٢٠٠٦.

www. Gender and water alliance-com .

٨- الهيئة العامة للاستعلامات : صياط الماضي – الحاضر المستقبل ، سنة ٨١ ، ص ١٠.

9- Fishing Industry from wikipedia, The Free Encyclopedia,

- http" // em. wikipedia. Org/wiki/fishing industry.

10- The New Illustrated Reference Guide, Trident Press International., 1998, p.p. 387 - 388.

١١- عبد المنصف محمود ، مرجع سبق ذكره ، ص ١٩

١٢- مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار : يونيو ٢٠٠١

١٣- أحمد أبو زيد : مرجع سبق ذكره ، ص ٤٤٧

١٤- عبد المنصف محمود : مرجع سبق ذكره

15- The Fishing Industry Act, http-// Faolex. Fao. Org / docs / texts / jan, 1699. doc.

16- Getting Unto the Fishing Industry, Government of Western Australia, department of Fisheries, 2005.

١٧- جمال عبد البر : تحدي البحر ، مرجع سبق ذكره ، ص ١٥٨ ، ١٥٧

18- Getting Unto the Fishing Industry, Government of Western Australia, department of Fisheries, 2005.

١٩- جمال عبد البر : تحدي البحر ، مرجع سبق ذكره ، ص ١٥٧ ، ١٥٨.

٢٠- جمال عبد البر : مرجع سبق ذكره ، ص ١٨٠ ، ١٨١.

الفصل السادس

مشكلات الصيد والصيادين في عزبة البرج

أولاً: مشاكل العمل عند الصيادين :

تعتبر مشكلات العمل ، بأوسع معاني الكلمة ، من الموضوعات التي يجد معظم علماء الاجتماع والأنثروبولوجيا الاجتماعية كثيراً من الحرج في معالجتها ودراستها ، لدرجة أن بعضهم يتحاشى الإشارة إليها بالمرة ، بينما يكتفي البعض الآخر بدراسة ظاهرة تنظيم العمل وتقسيمه في أبسط أشكالها وصورها وأكثرها عمومية في الوقت نفسه ، وأعني بذلك تقسيم العمل بسبب الجنس ، وانفراد كل من الجنسين بممارسة أنواع معينة من العمل والنشاط الاقتصادي لا يشاركه فيها أفراد الجنس الآخر "[1] .

ويلخص الإخباريون مشاكل العمل لديهم بقول بعضهم : " إن مافيش مشاكل أو كده بتقابلنا ، بس لو قابلنا مشكلة ربنا بيسهل لنا . بس المشكلة اللي بتقابلنا هي إن السمك بيستقل مابيعدش في مكان واحد وبرحته ، ومن المشاكل اللي بتقابلنا بس بنحلها يعني لو أتعطلنا ولا حاجة ، فإحنا معنا تليفون لاسلكي بنكلم المراكب اللي تبقى بتاعه نفس صاحب مركبنا وبتساعدنا " .

ويقول آخر : " إن المشكلات بالنسبة للحكومة مبيحصلش بيننا ، وبينهم أي مشاكل طول ما دفاترنا سليمة وهما بيتمموا على الدفاتر ، وإحنا رايحين وإحنا جايين . أما المشاكل اللي بين الصيادين دي حاجات طارئة جداً لو حصلت بيرجعوا يأكلوا تاني مع بعض من طبق واحد ، وأكبر مشكلة تواجه الصيادين هي مشكلة الوقوف خاصة في الفترة اللي تحددها الدولة من شهر ٤ : ٦ ، لأن دي فترة بيكون السمك كتير في البحر . ومن المشكلات اللي بتواجه الصيادين أثناء عملهم هي عندما يكون البحر هايج أصعب حاجة وأكبر مشكلة هو الوقوف . والعطل في المركب بيجي من المكنة وساعات من ونش المركب ، وبعد ١٠ أيام ويبقى صعب ، لو قعد يومين ورجع وفيه حاجات بتحصل الميكانيكي مايعرفش يصلحها وتصلح في الورش ، ومشكلة المركب رجع من

غير ما يجيب سمك ، والغزل يروح من المركب لظروف البحر ، والبحر يبقى عالى يقطع الغزل ، والخناقات بتحصل لما السمك يبقى قليل يعنى لو الواحد متضايق مايطقش حد يكلمه ، والبحر هوه اللى يحلها وماتوصلش للحكومة ومابيطلوش يعنى أكثر حاجة يوم ولا اتنين ".

ويضيف : " مشكلة غلاء أسعار الجاز ، ونقص الثلج فى فترة الصيف ووقف المراكب فى شهرى ٥ : ٦ ، ويقولوا السنة الجاية هتقف ٣ شهور واللى بعدها ٤ شهور ، والمراكب فى فترة الوقوف بتطلع تعمر ، مثلاً لو أنت رحت عند الحدود بيجولك المخابرات ، والمركب تقف ٦ شهور وممنوع الاقتراب من البحر كمان وكمان ممنوع الوقوف علشان الوالده ، ولا يوجد مكلات والمشكلة الأساسية المسطحات عندما يقابلونا يأخذوا منا السمك ، وطبعاً دى خسارة لنا كلنا والمشاكل مع الحكومة ليس مع الأهالى ".

ويقول آخر : " من المشكلات اللى بتواجهنا هنا هى التموين ، للمراكب لأن التموين للمراكب ، والمركب بيحرق فى ١٠ أيام بـ ٣٠٠٠ جنيه جاز وزيت ، ونضاف عليهم حوالى ١٠٠٠ جنيه أكل وثلج ، لما المركب يبقى كويس تجيب بـ ٦٠٠٠ جنيه يبقى الصافى بعد كل ده ٢٠٠٠ جنيه وده طبعاً ميكفيش ، وبالنسبة للحكومة مفيش أى مشاكل ، لأن مفيش احتكاك بيها ، ومع بعضها مفيش أى مشاكل ، إحنا كلنا بنخاف على بعض ونتمنى الخير لبعض ، مفيش مشاكل غير مع الحكومة يعنى علينا ضريبة كله لازم يدفعها كسينا ماكسيناش لازم تدفعها ، ومفيش حاجة معظم رجالة عزبة البرج يبقى سارح فى البحر وفى الأيام اللى بعد فيها بيعد فى المركب يشوف حاله ومفيش حد بيتخانق فى الشغل ، إحنا رايحين نجيب لقمة عيش مش رايحين نتخانق ، ومفيش مشاكل معينة مثل الماكينة ، والغزل يعنى لما الغزل ترميه وراك ممكن يتقطع ، وإحنا بنشده أو ممكن يشبك فى حجر أو سمكة كبيرة تشبك فى الغزل ، ممكن يتقطع أو يروح خالص ".

ويضيف آخر : " ممكن تقول الثلج علشان الميه مقطوعة متقدرش تعمل الثلج ، وساعات أعطال فى المركب ، ولو أتعطل ممكن نرجع تانى البر ، ومفيش والحمد لله بين الأهالى والحكومة إلا فى حدود ، يعنى مثلاً الحكومة بتحدد لكل مركب عدد الأيام اللى تقعدها فى البحر ، والفترة دى غالب ميتزدش عن ٢٠ يوم ، ولو المركب زودت أيام بتأخذ مخالفة أو بتتشمع فوراً ، وممكن مثلاً الهزار يقلب جد ، وكلمة مثلاً انزل معايا الثلاجة ، والثانى يقول لا مش نازل ممكن دى تعمل مشكلة ، وطبعاً ده خلاف مشاكل البيت والشغل ، بالنسبة للتاجر مفيش مشكلة ، ولو حصل مشكلة مع التاجر بنغيره ومنتعملش معاه ، أما الحكومة مبتعملش مشاكل خالص ".

ويضيف ثالث : " أى أعطال فى الملكة بتسبب مشاكل لأنها روح المركب ، وأى أعطال يبقى لازم تروح لأنها شمله المركب وكمان مشكلة السقن. المركب بتسف فى الرمل ، وبدخل فى الملكة وذى مشكلة بتعطل المركب وكمان فى مشكلة هى الشهر والنصف الوقوف ، لأن فى عائلات موردها الرئيسى هو الصيد ، والحكومة بتاخد منتا فلوس من الوارد اللى طالع على كل كيلو حوالى تعريفه وعلى الطاولة يجد ربع جنيه ، ودبت رسوم ومفيش فى الجمعية قطع غيار رخيصه كلها غالية ، وفى تجار عندها مركب وفيه عندها خمسة ولا عشرة والمركب بيتكلف كثير ، علشان اللى عنده مركب أو جزر حتى يبقى ربنا سترها معاها ".

ويرى بعضهم أن : " المشاكل اللى تقابلنا هى استخراج الكرنيهات والتفتيش ، فى أيام الشتاء ميخلوش مكان إلا يدوروا فيه ، وبيترلوا الخن واللحق والمركب كلها ، ومفيش مشاكل فى عزبة البرج لأنها من أكثر المناطق اللى متوفر فيها الشغل ، وفيه ناس بتيجى غريبة علشان تشتغل فى العزبة ، والمشكلة اللى موجودة هى عن السمك بيكون قليل فى بعض الأوقات ، ومفيش بين الأهالى حاجة خالص ، البلد عارفة بعضها ومقدرة ظروف بعضها ، يعنى لو المركب عطل فى البحر ممكن اتنده على زميلى يدخلنى البلد ، والمركب له رخصة وله رقم ومخابرات حرس الحدود وهى اللى تحرس حدود البلد ، وإحنا فى مشكلات بالنسبة لعملنا ، ده إحنا أكثر صيادين تلت أربع ، وبنشتغل شغله تانية غير الصيد علشان البحر لما يعلى علينا مبنصطدش ، يعنى أنا صياد فى الصيف وفى الشتاء لأ ".

ويلخص آخر حجم المشاكل بقوله : " الفلوس هو المشكلة ، وصاحب المركب مابيحسش بينا وفيه واحد سارح وبيجى يأخد بطاقته يبلغ عنه والسواحل توقفه والنفر بيتعطل ، وفيه مشاكل بين الأهالى من ناحية المعيشة والسكن وبتأثر على العمل ، وإحنا بنيجى عايزين نرتاح مانلقيش مشاكل ، وفيه كمان ممكن مركب بتيجى تخبط فينا ونروح نزعق ، والمشاكل بين الأهالى كثيرة وممكن تكون لأى سبب أما بالنسبة للحكومة ممكن لو المركب أحتاج فلوس يأخذ قرض من البنك ، ولومدفعش الفلوس الحكومة توقفه أو تبيع المركب علشان تأخذ حقها أو لو المركب مطلعش تصريح أنه يسافر مدة أطول من المدة المحددة ، وده لازم يستوفى الأوراق ".

ويضيف : " المشاكل الموجودة زى الجاز ، لأنه غالى والمهندسين بيستغلوا الظروف ، يعنى لو فى حته جديدة ومتساويش ٥٠ جنيه يأخذ منه ٥٠ جنيه وما بيرحمش الصياد ، وأى حاجة تخص الماكينة برضه يبقى مفترى علينا ، والراجل بتاع الغزل أحياناً بيغش ويستغلنا وبيكون غالى وثمنه بالضعف ، ومفيش مشاكل بين الأهالى ، وده مبيحصلش بس بالنسبة للحكومة ممكن يكون فى

مشاكل ، يعنى لو الكارتيه مدته إنتهت لازم يتغير علشان المركب متحبسش ، فى البحر سمك الدراقيل بيأكل الغزل ، والريح برده بيعطل عملنا شغل النوات بتعطلنا لما يكون الرحالة مش موجودة ، وعدد الرحالة بيأثر فى الشغل وقوانين الحكومة فى صالحنا زى اللانش ما يقربش من البر على مسافة ٢٠٠ مر ، وأى حاجة نشوفها فى البحر تبلغ السواحل ، وممنوع نرمى أى حاجة فى البحر ، ومفيش مشكلات مع الحكومة خالص وهى بتمشى لنا التصريح ، ولو خالفنا بنتلقى وعدنا ، والمشاكل الثانية يبقى المشاكل فى كل حته بين الأخ وأخوة والراجل ومراته ، وفى كل مكان المشاكل بس مشاكل عادية ، وزيها فى شغلنا مشاكل عادية وبسيطة وبتعدى ".

ويذكر آخر : " ممكن الغزل ينقطع من مركب ثانى ، ومع الحكومة ممكن تدفع تأمينات وضرائب ورسوم للترخيص لوزارة الزراعة ، وكل حاجة باخذوها من الصيادين لو هيعملوا بيوت للمعسكرات بأخذوا من الصيادين ، وعايزين نبقى زى الناس الثانية ، ويكون لينا تأمين وكمان مشكلة البنك يعنى لو الواحد خد قرض من البنك ميستوش علينا مدفعناش يحجزوا علينا ، وضيع شقا العمر ، والمشاكل اللى بتقابلنا من الحكومة بالنسبة للواحد عايز يسرح ، وكذا الحكومة بتوقفوا وكده ، وتقوله الورق مش كامل ومايرحش ويعطلوه لما يكمل الورق وفى ناس كتيرة بتأخذ رشاوى ، والأهالى قليلة جداً يعنى يعتبر مفيش عشان عندما الواحد يتجوز ست أكثر من واحدة ، ودول اللى بجيبوا المشاكل ، والحكومة ماتدخلش فى شغلتهم لأنها ممكن تعمل لنا روتين ملوش لازمه ، وطبعاً المشاكل ديه هتلاقيها عند كل الصيادين ، وهوه إن مفيش معونة من أى حكومة ، علشان ، واحنا جهلة مع إننى والنبى أحسن منهم ، وكمان الجمعية ممكن تصرف للصيادين حاجات أيضا ، ويعنى المركب لو فيها ناس بيرتاحوا مع بعض يبقى الناس كويسين ، والمشاكل تبقى قليلة فى البحر مثلا فيه مشاكل تقابلنا يعنى مثلا لو واحد مش عارف الأرض اللى هو عليها ، يعنى حتت فيها حجارة ماقيهاش ، وفيه برده إذا الواحد عدى الحدود بيطلع عليه لانش كبير يمسكه ويدخله إسرائيل ".

ويضيف آخر : " ما تستغناش عن المشاكل ده على رأى المثل المصرين بتتشاكل بس لو واحد اتشاكل يتمنع من أن يسرح ثانى ، إحنا مش بتعرف نتشاكل مع الحكومة ، يعنى يكون فى أيام الشتاء البحر يكون عالى ويأثر فى عملية الصيد ، ولو الموج عالى نشتغل فى حتت ثانية تبع المكان اللى أنا قريب له زى السويس والعريش وأروح أشتغل فيه بعيد عن الموج العالى ، ممكن المركب نفسه يعطل ، وممكن الونش يتكسر " ، ويمكن أن نحصر هذه المشاكل والوسائل التي اتخذت لمعالجتها فيما يلي :

١- مشكلة طريق : (دمياط - عزبة البرج) :

عزبة البرج مدينة المشاكل بحق ، أهلها الذين يعملون بالصيد يعانون الأمرين فى الحصول على الخدمات الأساسية ، فالمياه ملوثة بالصرف الصحى ، والكهرباء ضعيفة وكثيرة الانقطاع ، الأمر الذى أتلف الأجهزة المنزلية ، أما الخدمة الصحية فهى سيئة بالرغم من وجود مستشفى لكنه لا يقدم خدمة تذكر وخاصة للبسطاء ، و (الوطنى اليوم) زارت المدينة التى تبعد عن المحافظة ١٥ كيلو فقط ، وحققت على الطبيعة في العديد من مشاكلها ، وهذه هى الصورة بلا رتوش فى طريقنا على عزبة البرج ، سلكنا طريقها الوحيد الذى كان فى حالة يرثى لها من كثرة المطبات والحفر ، وصلنا إلى المدينة بشق الأنفس والتقينا بالأهالى والمسئولين .

محمد الجندى رئيس جمعية الصيد بعزبة البرج يقول : " إن الطريق الموصل للمدينة على هذه الحالة منذ سنوات طويلة ، وذلك بسبب فشل مشروع الصرف الصحى وتكرار هبوطه وانفجاراته فى الشارع الرئيسى ، الأمر الذى أوقف حال الجميع ، وشوه مدخل المدينة .

وأشار إلى أن مشروع الصرف له سلبيات عديدة على المدينة ، فبجانب صرفه فى مياه البحر وتلويثه للبيئة البحرية وقتل الذريعة وانتشار الطحالب وزيادة الرواسب التى تؤدى إلى شحوط المراكب فى بوغاز دمياط فإن انفجارته انعكست على مياه الشرب ، حيث تختلط المياه النقية الواردة من المحطة الرئيسية بمياه الصرف كل فترة ، ويشرب الأهالى المياه ملوثة الأمر الذى أصابهم بأمراض الفشل الكلوى والكبدى " ، وقد أكد محمد عيسى رئيس مدينة عزبة البرج أن هبوط الطريق بعد أعمال الصرف الصحى سيتم حل مشكلته بعد أن تعهدت شركة المقاولون العرب برد الشيء لأصله ، وإعادة رصف الطريق ، وتم الانتهاء من مشروع الصرف الصحى .

وثمة مشكلة بخصوص تعطيل الكراكة منذ خمس سنوات ، وعدم تطهير البحر مما يعرقل المراكب اليخوت ، وقد أفاد رئيس المدينة أن القائم بالعمل هو شركة القنال للأعمال البحرية التابعة لهيئة قناة السويس ، ومجلس المدينة يتعاقد معها سنوياً بالطرق القانونية حيث يتقدم أحد للعمل بهذه الكراكة منذ ١٥ عاماً ، وآخر تجديد لهذه الشركة فى شهر سبتمبر ، وتم وضع قواعد علمية للتشغيل والمحاسبة على الطريق .

٢- مشكلة تهريب السولار :

أما بالنسبة لمشكلة تهريب السولار، فقد تم احتجاز ١٠٤ مركب صيد بعزبة البرج بسبب تهريب السولار. ويطالب أصحاب ١٠٤ مراكب صيد أمام بوغاز عزبة البرج بعد قيد التي يمتلكونها بسبب قيام هذه المراكب بتهريب السولار للسفن الأجنبية في عرض البحر، بعد غلق البحيرة وأصحاب هذه المراكب بأن يعطوا بنظام الكارتة حسب استهلاك موتور المركب ومدة الإبحار للصيد بتحديد خطوط السير لها. وكان هناك من نبه إلى ظاهرة تهريب السولار عن هذه المراكب. الغريب أن صيادي عزبة البرج يؤكدون أن مراكب الصيد في بورسعيد والإسكندرية وكفر الشيخ يقومون بتهريب السولار ولم ينتبه إليهم أحد (٢).

بالرغم من ضبط الصيد من الحالات وتقديمها للمحاكمة، فما زالت سرقة السولار وتهريبه تتم في الصيد من السواحل، ومنها عزبة البرج والسبب في ذلك هو رخص السولار المدعم التي تدعمه الدولة بآلاف الملايين، وأصحاب الضمائر الخربة الذين لا يعنيهم من قريب أو بعيد مصلحة الوطن، ويقف الجميع سواء كانوا من أصحاب المراكب الشرفاء وأعضاء الشعبية بمحافظة المحافظة. فقد أكد أحد الصيادين أن ارتفاع سعر السولار ملحوظ للجميع، ويعاني من تهريب السولار المدعم لأصحاب المراكب الأجنبية عبر البحار، وخاصة المراكب السورية، مشيراً إلى أن توجد ٥ شركات بتمويل مراكب الصيد دون رقابة على حصة المراكب. فيقول أطالب بضرورة وضع آلية رقابة لصرف حصة كل مركب حسب قوة الحصان، والرقابة المستمرة لهذه الشركات كما يحدث في بورسعيد، وأن يكون هناك جزاء رادع لمن يثبت أنه يقوم بتهريب السولار.

ويضيف سعيد الحر وهو صياد وصاحب مركب وأحد مؤسسي جمعية الصيادين منذ عام ١٩٥٨م : "هناك مراكب تحصل على ما يقرب من ١٥٠ برميل سولار يومياً، وتقوم بتهريبها للمراكب السورية، ولا يتعيش الصيد مما يؤدي إلى ارتفاع أسعار الأسماك، ووجود بطالة بين الصيادين وتشريد أسرهم". ويطالب الحر صياد وصاحب مركب، بضرورة إعادة تنظيم صرف السولار المدعم، حيث إن هذا التهريب يعتبر جريمة وطنية بأمن مصر كلها.

أما أحد أصحاب مراكب الصيد الشادة، فيؤكد أن تهريب السولار المدعم في البحار جعله يتألم من العمل لأن بعض المراكب التي تذهب إلى الصيد لا تجد السولار أحياناً، مما يؤدي إلى تعطلها عن الأبحار وتعطل الصيادين.

ويضيف آخر : الوقت الذي يرتفع فيه سعر السولار نجد أن مراكب التهريب تنشط في زيادة كميات التهريب للمراكب الأجنبية علانية عبر البحار، الأمر الذي يؤدي إلى توقف الصيد إجبارياً. والعجيب أن مراكب الصيد التي لا تقوم بتهريب السولار لا تستطيع الحصول عليه، وتقوم بشرائه من الخارج. ولا يتوقف التهريب على السولار، إنما يتم أيضاً بيع المواد الغذائية مع السولار. ويطالب "محمد السيد عبده" تاجر "بضرورة وضع حل جذري من الوزارات المعنية"، وعدم ترك الفرص تحكم على مجموعة معينة من الجشعين الذين لا يعرفون حب الوطن.

أما عن مدير الثروة السمكية بمحافظة دمياط، فيؤكد أن الهيئة تتعامل فوراً مع أي مركب تقوم بتهريب السولار بتوجيه إنذار لها، ثم في حالة تكرار المخالفة يتم إيقاف المركب ٦ أشهر. وليس للهيئة حق تنفيذ القرار والشرطة له التنفيذ. فنجد ١٣٥ ألف صياد بعزبة البرج بدمياط أصبحوا في مهب الريح، ويعانون من عشرات المشاكل التي حولت حياتهم على جحيم وتهدد بتركهم مهنة الصيد. فالصيادون يشكون من فتح باب استيراد الأسماك على مصراعيه، وغلاء أدوات الصيد ومستلزماته وتلوث البوغاز وسرقة الزريعة، وعدم تعويض الصيادين في فترة منع الصيد التي تزيد على شهرين.

٣- مشكلة تلوث البوغاز بمياه الصرف :

وأشار رئيس جمعية الصيادين إلى أن حالة الصيادين أصبحت سيئة للغاية، فالبوغاز أصبح ملوثاً بمياه الصرف الصحي التي تقوم بصرف محطة صرف عزبة البرج، والشنشات السريعة غير المرخصة تقوم بسرقة الزريعة، وأدوات الصيد ارتفعت أسعارها إلى أرقام فلكية. كما ذكر أهالي عزبة البرج (الصيادين) أن تكلفة الصيد أصبحت مرتفعة، ولا تتناسب مع العائد منه. فعلى سبيل المثال المركب المجهز بماكينة قدرتها من ٢٥ - ٤٠ حصان تكلف الصياد من ٦ - ٧ آلاف جنيه في ١٠ أيام (السرحة). ولا يستطيع الصياد في ظل ارتفاع أسعار العملة وسرقة الزريعة والتلوث. كما أن الصيادين يعانون الأمرين في فترة توقف الصيد، وهي تمتد من شهر مايو حتى آخر يونيو لعدم وجود مصادر أخرى للرزق.

كما ذكر أن بعض الصيادين يهربون من مشاكل الصيد في المياه الإقليمية المصرية على دول الجوار للحصول على عائد يغطي التكلفة، فتطاردهم السلطات الأجنبية بالرغم من حصولهم على تراخيص التي يزورها البعض فيتم القبض على الصيادين ومراكبهم، ويتعرضوا لخسائر فادحة (٣)

وذكر أحد الصيادين أن إلقاء الصرف الصحى فى البوغاز حوله إلى بؤرة للتلوث ، وقتل الذريعة وأدى على شحوط المراكب بسبب توقف الكراكة عن العمل .

كما يذكر رئيس هيئة تنمية الثروة السمكية أن موضوع وقف الصيد بدأ منذ العام الماضى فى البحر الأبيض المتوسط لمدة ٤٥ يوم ، وهذا الأمر ليس غريباً على الصيادين فى مصر حيث يطبق فى البحر الأحمر وخليج السويس وبحيرة البردويل لمدة ٤ أشهر ، وبحيرة ناصر لمدة شهرين ويشير إلى أن وقف الصيد الذى تم بالتعاون مع الاتحاد الأوربى بهدف لزيادة تكاثر الأسماك فى موسم التزاوج ، حيث تم زيادة الإنتاج بـ ١٠ ألف طن العام الماضى ، وقد تم ترتيب الأمر مع الاتحاد التعاونى المصرى لمعاونة الصيادين في أثناء التوقف من خلال تقديم قروض وسلف بدون فوائد ، مشيراً إلى أن الأمر لا يشكل ضرراً على الصيادين الذين من المفروض أن يرتبوا أنفسهم على هذا الأمر المعلوم مسبقاً .

وذكر رئيس تعاونيات الثروة المائية [٤] أن قرار حظر الصيد بالمتوسط ٦٠ يوماً هدفه مصلحة الصيادين وزيادة الإنتاج ، وأن القرار الذى صدر باتفاق مصرى ودولى يحظر الصيد فى البحر المتوسط مر على بدء تطبيقه ١٢٠ ساعة فى مدة تنتهى فى ٣٠ يونيو ، وأثار ردود فعل متباينة بين مؤيد ومعارض ، ويستهدف القرار ، كما يؤكد عليه المسئولون ، أحداث انتعاشة بيولوجية والحفاظ على المخزون السمكى وإتاحة الفرصة لتنميته ووضع حل سريع وعاجل للتناقص وانخفاض الإنتاج الكمى من الأسماك بشكل كبير بالبحر المتوسط خاصة الأصناف الاقتصادية التى تلائم أصحاب الدخول المحدودة ، ومنذ بدء تطبيق قرار الحظر تباعدت الآراء بين مؤيد ومعارض بصرف النظر عن المصلحة القومية رغم نتائج الدراسات التى أكدت أن هذه المدة ستزيد ذريعة الأسماك بأكثر من ٣٥٪ وقد صرح رئيس الاتحاد التعاونى للثروة المائية قال لـ " الأهرام " إن القرار كان ضرورياً ، وهو يستهدف فى المقام الأول مصلحة الصيادين ، وهو ليس ضد مصلحتهم ولكنه يستهدف بالدرجة الأولى تحقيق المصلحة العامة ، والتنمية المستدامة للمسطحات المائية وقال إن القرار لم يصدر عشوائيا ، ولكنه جاء بناء على دراسات مشتركة بين المعهد القومى لعلوم البحار والمصايد والهيئة العامة لتنمية الثروة السمكية والاتحاد التعاونى للثروة المائة ، والجهات العلمية المتخصصة فى هذا المجال وذلك فى إطار توجيهات اللجنة الدولية للمصايد التابعة لمنظمة الأغذية والزراعة والتى ألزمت جميع دول حوض البحر المتوسط بوقف الصيد للحفاظ على المخزون السمكى وتنميته .

٤- مشكلة شركة (إدفينا) لتصنيع المواد الغذائية بدمياط :

تكمن المشكلة للمصنع فى الصرف الصناعى المباشر على نهر النيل دون أية معالجة ، بالإضافة إلى وجود غلايتين بالمصنع تعملان بالمازوت وتصرف مخلفاتها أيضا على النيل ، وقد قامت الإدارة بتحرير محضر ضبط قضائى للمصنع ، وحالياً يتم التعاون بين المصنع ووحده الالتزام البيئى بالجهاز لعمل دراسة علمية لوحدة معالجة لتوفيق الأوضاع البيئية بالمصنع .

- جهود الفرع تجاه المشكلة :

- قامت الشركة بإنشاء محطة مياه الصرف الصناعى .
- تم تحويل مياه الصرف الصناعى على شبكة الصرف الصحى .
- تم استبدال المازوت بالغاز الطبيعى نهاية شهر ديسمبر ٢٠٠٦ .

٥- مشكلة التجمع العشوائى لمراكب الصيد بمدينة عزبة البرج :

بلغ عدد سفن الصيد فى مجرى نهر النيل بمنطقة عزبة البرج ١٨٠٠ سفينة آلية يعمل عليها حوالى ٧٦٤٣ صياد ، وقد أكدت نتائج عملية الرصد المدعومة بالقياسات البيئية لنوعية المياه تدهور لنوعية مياه نهر النيل بمنطقة عزبة البرج بسبب التجمع العشوائي لمراكب الصيد بمدينة عزبة البرج.

- جهود الفرع تجاه المشكلة :

تم دراسة أبعاد هذه المشكلة مع السيد السكرتير العام المساعد لمحافظة دمياط وشرطة البيئة والمسطحات ، وتم عقد اجتماع مع شيوخ الصيادين ورئيس مجلس مدينة عزبة البرج ، وتم التوصل إلى الحلول الآتية :

- تنظيم وقوف مراكب وسفن الصيد لحين إنشاء ميناء كبير للمراكب بالبحر المتوسط من خلال التنسيق الحالى بين محافظة دمياط والمشروع الدانماركى.
- جارى الاتفاق والتنسيق مع الجمعية التعاونية للبترول لاستلام الزيوت المرتجعة .
- إلزام أصحاب المراكب بإعداد سجل بيئى يوضح عملية تسليم الزيوت والشحوم المرتجعة.

٦- مشكلة مصنع الألبان دمياط :

يقوم هذا المصنع بصرف مخلفات الشرش دون معالجة وخلطها بمياه الصرف الصحى عن طريق خط مواسير بباطن الأرض إلى مصرف محب والسيالة ، ومنها إلى بحيرة المنزلة ، بالإضافة إلى أن الغلايات تعمل بالمازوت، وتم تحرير عدد ٢ محضر ضبط قضائى بمعرفة لجنة تطبيق قانون البيئة ، وحالياً يتم التعاون بين المصنع ووحدة الإلتزام البيئى بجهاز شئون البيئة لعمل دراسة علمية لتوفيق أوضاعه .

٧- مشكلة مصنع شركة دمياط للغزل والنسيج :

تقوم هذه الشركة بصرف مخلفات الغلايات والزيوت والشحوم بخط الصرف الصحى بالمصنع وصرفها بدون معالجة مما يؤثر على شبكة المدينة ، أيضا تعمل هذه الغلايات بالمازوت ، وهذا مخالف لقانون البيئة رقم ٤ لسنة ١٩٩٤م ، وتم تحرير محضر ضبط قضائى للمصنع للعمل على توفيق أوضاعه، وحتى الآن لم تتقدم الشركة بخطة لتوفيق أوضاعها ، مع وحدة الإلتزام البيئى بجهاز شئون البيئة ، وهذا مخالف لأحكام القانون رقم ٤ لسنة ١٩٩٤م .

٨- مشكلة مياه الشرب :

تقع محافظة دمياط فى نهاية فرع النيل ، وهذه المنطقة هى نهاية المطاف لتجمع هائل من الملوثات آتية من جنوب المحافظة ، هذا بالإضافة لتواجد مصادر تلوث محلية تتمثل فى مياه الصرف الزراعى بما تحتويه من كيماويات وأسمدة ومبيدات ، بالإضافة إلى مخلفات الأقفاص السمكية .

كل هذا شكل عبئاً كبيراً على محطات مياه الشرب ، وأثر على نوعية وجودة مياه الشرب المنتجة بالمحافظة ، حيث أن هذه المحطات مصممة على التعامل مع مياه خام خالية من الملوثات وبالذات الذائب منها ، وكل هذا له أثره على حياة المواطنين وإصابتهم ببعض الأمراض ، لذلك كانت خطة إدارة البيئة لحل هذه المشكلة تتمثل فى اتجاهين :

- الأول : تخفيف حدة التلوث بمياه النيل عن طريق منع الصرف الزراعى والصناعى والصحى ، وقد قامت الإدارة بمخاطبة وزارة الرى لتحويل مسار مصرف السرو الأعلى لبحيرة المنزلة بدلاً من النيل ، وبالنسبة لصرف الصناعى فقد قامت الإدارة بالتصدى لمحطة كهرباء كفر

البطيخ التى كانت تقوم بصرف مخلفاتها غير المعالجة بالنيل مباشرة ، وبالتعاون مع المسئولين بالمحطة فقد تم تحويل مسار الصرف إلى مصرف جانبى بدلاً من النيل .

- الثانى : متابعة حالة مياه الشرب باستمرار من خلال لجنة ثلاثية مشكلة بقرار من السيد المستشار المحافظ مكن كل من إدارة البيئة والصحة وشركة مياه الشرب للكشف عن أوجه القصور ، واقتراح الحلول المناسبة للحصول على جودة أعلى للمياه ومتابعة تنفيذ هذه الحلول .

٩- مشكلة الأقفاص السمكية [٥] :

أنشئ هذا المشروع منذ عام ١٩٨٦م بهدف خلق فرص عمل للشباب بالإضافة إلى زيادة كمية الأسماك المنتجة بالمحافظة ، ولكن سرعان ما تحول هذا المشروع إلى مصدر خطير لتلوث مياه النيل ، وذلك بسبب قيام أصحابها باتباع أساليب خاطئة فى التغذية ، وذلك باستخدام عليقة غير مطابقة (فرش دواجن ، أسماك متعفنة ، مخلفات مصانع حلوى ، كل ذلك أدى إلى تلوث المياه ، وقد تصدرت الإدارة لهذه المشكلة ، وقامت لجنة البيئة بضبط الأقفاص السمكية المخالفة ، ومصادرة كميات كبيرة من الأعلاف المخالفة ، ثم صدر قرار السيد المستشار المحافظ بإبعاد جميع الأقفاص السمكية الواقعة فى حرم مآخذ محطات مياه الشرب للمسافات المنصوص عليها بالقانون (٥٠٠ متر فوق وتحت التيار) ، وقد أدت مشكلة الأقفاص السميكة بمحافظتى الدقهلية ودمياط ٢١٩. إلى إلى انخفاض تركيز الأكسجين الذائب ، وارتفاع تركيز الأكسجين الذائب المستهلك بنهر النيل .

- جهود الفرع تجاه المشكلة :

نتيجة لجهود الفرع صدر قرار السيد وزير الرى رقم ٥٠٢٨ بتاريخ ٢٠٠٥/٥/١٥ بإزالة جميع الأقفاص السمكية الموجودة بنهر النيل والتى تتمثل فى:

- ٢٥٧٩ بمنطقة دمياط .
- ١٧ قفص بمحافظة الدقهلية .

وتمت إزالة الأقفاص الموجودة بمحافظة الدقهلية وحتى تاريخ ٢٠٠٥/١٠/٢٤ تم غزالة ١٣٤٨ قفص بمحافظة دمياط ، وجارى استكمال الإزالة لعدد ١٢٣١ قفص سمكى ، وبالتالى تم حل المشكلة نهائياً .

هناك بعض الأهالى الذين رفضوا ذكر أسمائهم خوفاً من اعتقالهم أكدوا أن قرار تدمير الأقفاص السمكية صدر من المحافظ رغم حصولهم على تقرير حديث من لجنة علمية من مركز البحوث الزراعية فى ٢٧ نوفمبر الماضى ، أى قبل تدمير الأقفاص السمكية بعدة أيام ، ورد به أن مياه النيل نظيفة والسمك مطابق للمواصفات وصالح للاستهلاك الآدمى ، وهو عكس ما ردده محافظ دمياط بأن الأقفاص السمكية مضرة بالبيئة .

أهالى دمياط حاولوا كثيراً تذكير المحافظ بوعده السابق ، والذى قطعه على نفسه أمام رئيس الجمهورية أثناء افتتاحه لإحدى المنشآت بدمياط بأنه سيمنح الأهالى ١٢٠٠ فدان ببحيرة المنزلة ، على الرغم من أن مياه بحيرة المنزلة ملوثة، وهو الوعد الذى لم ينفذ منه شىء حتى الآن ، بالإضافة إلى وعود أخرى كثيرة سمعها الأهالى من المحافظ والمسئولين ، ولم يتنفذ هى الأخرى ، الأهالى أكدوا أنهم لا يريدون سوى إيجاد مصدر للرزق بدلا من جلوسهم على المقاهى وارتفاع معدلات البطالة فى المحافظة التى لم تسمع عن كلمة " بطالة " منذ سنوات .

١٠- مشكلة الكهرباء :

١٣٠ أسرة فى عزبة البرج محرومة من المياه والكهرباء ، يقول المواطنون : "كأننا فى سجن"، والمسئول يرد : " ليس فى الأمكان أبدع مما كان " ، تعيش ١٣٠ أسرة مأساة حقيقية داخل مساكن محطه الصرف الصحى فى عزبة البرج بعد قيام مجلس مدينة دمياط بتسكين كل عائلتين فى شقة واحدة مكونة من حجرتين وصالة ، فضلاً عن حرمانهم من المواصلات والمياه والكهرباء ، وكانت هذه الأسرة قد تم ترحيلها من العمارة رقم ٤٥ إيواء إسكان الشهابية بعد إقامتها فيها ٢٥ عاماً فى شقق مكونة من حجرة وصالة ، لخطورتها على أرواح السكان .

ويذكر احد المبحوثين ويعمل (جزار) : " لم نكن نتوقع أن تقوم المحافظة بتعذيبنا فى هذا المكان المحروم من جميع وسائل الحياة ، وهى مساكن مخصصة لعمال محطة الصرف الصحى فى عزبة البرج ، حيث لا توجد مواصلات ، وعندما نتأخر ليلاً نجد البوابه مغلقة ، وكأننا فى سجن مما يجعلنا فريسة للسائقين الذين يحصلون منا ٥ جنيهات أجرة على مسافة لا تتجاوز ٢ كيلو متر ، فضلاً عن الانقطاع المستمر لمياه الشرب ، فى الوقت الذى نقيم فيه مع عائلة أخرى فى نفس الشقة .

وأضافت احدى السيدات : " زوجى عامل بسيط ، ولدينا طفلان كما أننى حامل الآن

ونعانى من انقطاع الكهرباء المتكررة ، وعندما ذهبت لمسوؤل فى مجلس المدينة أشكو له قال بسخرية ، ولعوا الشموع وكل ما نطالب به سكن يناسب البنى آدميين وحافظ على حرمة الأسرة واستقلالها " ، وأكدت اخرى معاناتها اليومية لتوصيل أولادها لمدارسهم حيث لا توجد مواصلات ، كما أنها تقيم مع أسرة أخرى مشيراً ، إلى أن المدينة ومحافظ دمياط لا يشعرون بمأساتهم ، وتطالبهم بسرعة الإنتهاء من إجراءات نقلهم إلى أى مساكن إيواء فى المحافظة ، حيث يقتلهم الخوف كل ثانية فى هذا المكان الموحش .

احد المبحوثين والذى يعمل عضو مجلس محلى مركز دمياط : كيف تعيش عائلتان مختلفا الطباع فى شقة واحدة ؟، لافتا إلى توجه هؤلاء السكان على الوحدة المحلية بعزبة البرج لحل مشكلتى الإنارة ، والمياه فأبلغوهم بتبعيتهم للوحدة المحلية لمركز دمياط ، مطالباً بتحرك المسئولين لمشاهدة هذه المأساة على الطبيعة ، حيث تخاف هذه الأسر على أولادها وبناتها من الخارجين عن القانون.

كما وعد السكرتير العام المساعد لمحافظة دمياط بحل مشاكل المواصلات والكهرباء ، والميه لحين الانتهاء من بناء العمارات الخاصة بهم ، مؤكداً عدم وجود بديل آخر سوى إقامة كل عائلتين فى شقة واحدة ، وقال : " ليس فى الإمكان أبدع مما كان " .

١١- مشكلة تلوث بحيرة المنزلة والحكومة تحاصر الصيادين :

بحيرة المنزلة التى كانت تمثل أحد أضلاع مثلث الثروة السمكية فى مصر بعد البردويل والسد العالى ، والتى تقلصت مساحتها إلى ١٩٠ ألف فدان بفعل عمليات الردم والتجريف ، وتراجع الإنتاج السنوى للبحيرة من الأسماك إلى ٦٠ ألف طن ، وعلى الرغم من أهمية البحيرة كأحد مصادر الثروة السمكية إلا أن هذه الأسماك الملوثة قد تصيب من يأكلها بالأمراض بسبب تزايد نسبة الزئبق والزنك فى مياه البحيرة مما جعل الأهالى قد يمتنعون عن استهلاك هذه الأسماك وانخفضت أسعارها وابتعد الصيادون عن سواحل البحيرة ، واتجهوا إلى مناطق أخرى بعد أن هجرتها جميع أنواع الأسماك .

وقد أصبح واضحاً أن تلوث بحيرة المنزلة وتدمير الثروة السمكية بها لم يعد خافياً على أحد، وأن هناك أكثر من ٦٥٠ مليون متر مكعب من مياه الصرف الصحى تصب فى مياه البحيرة، حيث تقوم محافظة دمياط وحدها بصرف مياها من خلال مصرف العناترة ومصرف رمسيس

وأولاد حمام ومحطات ضخ السرو والمطرية وفارسكور ، بخلاف الصرف الزراعى بما يحمله من بقايا المبيدات والأسمدة الكيماوية المستخدمة فى الزراعة ، ونتيجة عدم تغير المياه فى البحيرة واستمرارية إلقاء مياه الصرف الزراعى فيها أدى لارتفاع نسبة التلوث بالمعادن الثقيلة مثل الزرنيخ والرصاص مما أدى إلى :

- زيادة نسبة هذه المعادن فى أسماك البحيرة مما يؤدى لزيادة نسبة الفشل الكلوى .
- ارتفاع نسبة الأسماك الميتة فى البحيرة مما أدى على عزوف الناس عن استهلاكها .

ومن ناحية أخرى أتهم مركز الأرض لحقوق الإنسان الحكومة بتشريد ٣٠ ألف صياد يعملون بالصيد فى بحيرة المنزلة ، بعد استحواذ أصحاب النفوذ على معظم مياه البحيرة ، وأكد التقرير أن أصحاب النفوذ قاموا بتأجير المياه للصيادين ، وانقسام ناتج صيدهم ، مشيراً إلى أنه تم تخفيض ما يقرب من ٥٧ ٪ من مساحة البحيرة .

التقرير أشار إلى حلول لمشكلات البحيرة تتمثل فى : إزالة الأحواش والسدود المخالفة ، وإنشاء بوغاز على غرار بوغاز الجميل بجوار عزبة البرج بحيث يخترق البحيرة من الشمال إلى الجنوب ، وتحسين جودة المياه فى البحيرة من خلال استخدام بيانات مزروعة فى برك مائية لتنقية المياه .

كما تتلقى البحيرة كميات هائلة من مياه الصرف عن طريق سبعة مصارف تصب فى جانبيها الغربى والجنوبى ، أهم هذه المصارف مصرفى بحر البقر وحادوس اللذان يحملان ٧٥٪ من إجمالى كمية الماء منصرف إلى البحيرة، منها مياه البحيرة غير المعالجة التى يصبها بحر البقر فى البحيرة ، ولذلك تعتبر بحيرة المنزلة من أكثر البحيرات المصرية تعرضاً للتلوث وتحلل النظام البيئى بها ، فقد تسببت كثرة المياه العذبة المنصرفة إليها فى تناقص درجة الملوحة بشكل حاد ، كما تزايدت سريعاً نسبة الفوسفات والنترات فى حين تناقص الأكسجين ليصل إلى ٣٢٪ أثناء الصيف ، ويعتبر صيد الأسماك من أهم الأنشطة السكانية فى بحيرة المنزلة لعشرات الآلاف من الصيادين، كما أن البحيرة من أكثر بحيرات مصر إنتاجاً للأسماك ، حيث يساهم إنتاجها بحوالى ٣٠ ٪ من إجمالى إنتاج السمك فى مصر ، ومن الأنشطة الأخرى فى البحيرة صيد الطيور الذى يحدث بطريقة جائرة فى مواسم الهجرة ، حيث يسقط الآلاف من الطيور فريسة الصيد غير المنظم سنوياً، وتعتبر الأسماك والطيور البرية من أهم الثروات الطبيعية بالبحيرة التى تتعرض للعديد من

المشكلات التى تهددها وتخل بالتوازن البيئى ، فتناقص الأسماك يؤثر على الطيور البرية التى تعتمد فى غذائها على تلك الأسماك ، وكذلك موت الطحالب والحيوانات الأولية يؤثر على حياة الأسماك بالبحيرة .

وبحيرة المنزلة من أهم البحيرات للطيور المقيمة والمهاجرة ، فهى مأوى لتكاثر العديد من الأنواع النادرة للطيور ، كما أن البحيرة مشتى لأعداد كبيرة من الطيور المائية ، وخاصة الطيور الخواضة التى تجذبها البيئات الغنية بالغذاء فى المسطحات الطينية والضحلة على جانبى البحيرة الشمالى والشرقى .

ويعتبر موسم هجرة الطيور المائية إلى بحيرة المنزلة عيداً سنوياً ينتظره كثير من المواطنين فى المحافظات المطلة على البحيرة للقيام بأعمال الصيد بالشباك لطيور البط والدجاج المائى ، وبالخرطوش للبط والبشاروش والبجع وغيرهما ، أو بتوفير الغذاء لجذب الطيور على أماكن معينة يسهل عليها القنص.

ومن أهم الأخطار التى تواجه بحيرة المنزلة : التجفيف ، التلوث ، الصيد الجائر للطيور ، وقد تم إعلان منطقة اشتوم الجميل بمحافظة بورسعيد محمية طبيعية فى عام ١٩٨٨م للمحافظة على مكوناتها الطبيعية والجيولوجية والتاريخية، إلا أن هذه المنطقة صغيرة جداً وأقل أهمية للطيور عن مناطق أخرى كثيرة من البحيرة ، ولذلك فمن الأهمية التركيز على حماية البحيرة وضرورة إدراجها ضمن مواقع رامسار ذات الأهمية الدولية الخاصة بسكنى الطيور المائية .

تلقى خمس محافظات مصرية بمياه الصرف الصحى بالبحيرة والذى يبلغ حجمه ٦٥٢ مليون متر سنوياً لتلقى بها فى هذه البحيرة عن طريق مصرف بحر البقر ، فاقوس ، أولاد همام ، رمسيس ، محطات ضخ السر والمطرية ، فارسكور .

وتكثر مصادر التلوث الصناعى حيث تصب فى البحرة مخلفات ٤٢ شركة ومصنعاً بالمحافظات، هذا بالإضافة إلى مخلفات الصرف الزرعى المحمل ببقايا الأسمدة والمبيدات التى تؤثر مباشرة على الأسماك بالبحيرة ، مما يعرضها للنفوق ويعرض الإنسان أيضا للإصابة بالأمراض الخطيرة بسبب استهلاك تلك الأسماك الملوثة .

ومن مشاكل البحيرة أيضا سرقة الأسماك والزريعة ، هذا بالإضافة لوجود مافيا تقوم بتهريب الزريعة عن طريق الحفارات واللنشات من خلال استغلالهم الهيش والغاب بالبحيرة ، ومن مشاكل

البحيرة أيضا تعرض الصيادين لسحب تراخيصهم ، ومصادرة مراكبهم وشباكهم بسبب لجوئهم إلى قناة السويس للصيد بعد تلوث بحيرة المنزلة وسيطرة عصابات المزارع والأحواش عليها ، ومن مشاكل البحيرة أيضا تجفيف البحيرة ، حيث تم تجفيف ٧٥ ألف فدان ، ومن مشاكل البحيرة أيضاعدم تطهير البوغاز الواصل بين البحيرة والبحر المتوسط بصفة دورية منتظمة .

وطبقاً لنشرة الإحصائيات الصادرة عن الهيئة العامة لتنمية الثروة السمكية لعام ٢٠٠٢ يبلغ حجم إنتاج البحيرة من الثروة السمكية ٥٨٤٠٠ طن ، كما تتميز بإنتاج (بساريا ، بلطى ، بياض ، جمبرى ، حنشان ، دنيس ، عائلة بورية ، قاروص ، قراميط ، قشر ، بياض ، كابوريا ، لوت ، ميروك حشاش ، موسى ، نقط ، أصناف أخرى) ، ويبلغ عدد الرخص بها والتراخيص الأخرى ٣٠٣٩٠ رخصة صيد سنوية و٣٢٨ رخصة صيد ٥ سنوات ٩٥ رخصة ، ويبلغ عدد مراكب الصيد الشراعية بها ٢٣٧٧ مركبا.

١٢- مشكلة (أجريوم) الكندية:

ومن أحدث المشاكل التى واجهت مدينة دمياط مشروع البتروكيماويات التابع لشركة (أجريوم) الذى كان سيكون له أثر بالغ على المنطقة بأكملها . فيؤكد د . زاهى حواس [٧] أن مشروع البتروكيماويات المعروف لنا بمشروع (أجريوم) الذى كان مزمعاً إقامته بمنطقة رأس البر أو مصيف الدمايطة ، أنه لابد من ضرورة أن يتكاتف المثقفون الدمايطة بجانب المواطنين لإيقاف هذا المشروع الذى يهدد أجمل مصيف فى مصر ، رأس البر ، وأنه وقد أحس بسعادة غامرة عندما استمع على توصية اللجنة التى شكلها مجلس الشعب برئاسة د. (حمدى السيد) وذلك من أجل تقصى حقيقة المشروع وعمل التوصيات التى جاءت جميعها لمصلحة أهل دمياط ، ورأت اللجنة ضرورة تحقيق رغبة الدمايطة وإيقاف هذا المشروع الذى يهدد جمال المصيف الهادىء الجميل برأس البر، تلك الجزيرة المثلثة بالبحر المتوسط وعلى نهاية مجرى النيل ، هذا المكان العبقرى الذى نشأت فيه مع أصدقائى نحلم بمستقبل مشرق ، ونحن نشاهد لقاء ماء النيل المحمل بالغرين ، ويميل لونه إلى اللون الأحمر القانى ، وهو يتلاقى مع مياه البحر المتوسط ، وهذا المكان هو ملتقى الأصدقاء والأحبة يشاهدون غروب الشمس وهى تغوص بهدوء فى مياه البحر وكذلك حين شروقها وأشعتها تبدأ رويداً رويداً تنعكس على أمواج البحر الجميل ، ولهذا فلا عجب من غضبة الدمايطة عندما أحسوا أن الشركة الكندية فى سبيلها للقضاء على جمال وسكون هذا المكان الجميل بعد أن قررت أن تنشئ مصنع البتروكيماويات ، ليقضى على عناصر البيئة الجميلة ، ويزيد من بقعة التلوث

بالمنطقة ، وبغض النظر عن كونه مصنعا للبتروكيماويات أو لا فإن مجرد فكرة إنشاء مصنع على هذه الأرض الجميلة سوف يجعلها تغير جلدها إلى إحساس منطقة صناعية .

وقد سعدت جداً بقرار السيد الدكتور رئيس مجلس الوزراء بموافقة الحكومة على نقل المصنع من هذا المكان إلى موقع آخر ، وهنا يجب أن نتوقف لنعى ونستفيد مما حدث فهناك دروس علمها لنا موقف الدمايطة .

فى البداية يجب أن نعرف أهمية دمياط وأهل دمياط ، فقد قال المؤرخ العربى تقى الدين المقريزى الذى زار مصر فى القرن الخامس عشر الميلادى : " لم أر فى رحلاتى من سمرقند إلى مصر أحسن من دمياط .

وأول الدروس التى يجب أن نتعلمها هو موقف المحافظ ، وهو المعمارى الذى استطاع أن يحول رأس البر ودمياط إلى مكان جميل ، من خلال المشروعات الحضارية التى قام بها ، وأهمها تحويل منطقة اللسان إلى موقع رائع فريد تم الاتفاق مع الوزير ماجد جورج وزير البيئة على أن تكون رأس البر محمية طبيعية ، ونحن نعرف جميعاً مواصفات المحمية الطبيعية التى يجب أن تتم فيها مشروعات تناسب البيئة وبحساب شديد ، وبالتالى ليس هناك مكان لأى مشروعات صناعية .

وتضامن المحافظ مع أهل المحافظة فى رفض المشروع بصورة حضارية هادئة بعيداً عن التعصب ، وأجمل ما فى الموضوع أن الحكومة احترمت موقفه تماماً ، واستمر فى منصبه بعد تغيير المحافظين الأخير وهو ما يحسب للحكومة .

ويحسب لأهل دمياط رفضهم الخروج فى المظاهرات الصاخبة وابتعادهم عن العنف والتدمير، بل أعلنوا رفضهم بطريقة حضارية بأن وضعوا الرايات واللافتات السوداء فوق منازلهم إعلاناً للحداد نتيجة هذا المشروع الذى كان سيدمر أجمل جزيرة فى الدنيا ، مصيف رأس البر .

أمّا الدرس الآخر الذى يجب أن نستوعبه جميعاً من معضلة أجريوم هو ضرورة التخطيط العلمى لكل مدينة وقرية فى مصر وهذا التخطيط يجب أن يتم عن طريق المعماريين والمخططين، بحيث لا يتغير التخطيط لمجرد تغيير المسئول ، بل تكون هناك خريطة واضحة لكل المدن المصرية، وتكون هناك خريطة لمشروعاتِ التنمية التى يجب أن تقام وفق خطة ثابتة ، وهو ما يحدث فى كل

مدن العالم المتقدم ، حيث يراعى فيه التخطيط العلمى لأىّ مدينة أن ناسب الطبيعة الجغرافية والمناخية والحضارية للمكان ، الأمر الذى يقضى على العشوائيات التى للأسف موجودة فى العديد من مدننا المصرية ، ويجب أيضا ألا تنبهر ونجرى وراء المشروعات التى يمكن أن تضر بالبيئة ، وهناك مدن كثيرة تم بناؤها منذ مئات السنين ومازالت تسير طبقاً للتخطيط الموضوع عند إنشائها أول مرة .

- دمياط المصرية في الربيع .. تتشح بالسواد (٨) :

فى الوقت الذى خرج فيه ملايين المصريين للتنزه اليوم الاثنين فى عطلة الربيع اتشحت محافظة دمياط المصرية – الواقعة على ساحل البحر المتوسط – بـ السواد ، والتزمت الحداد مع تصاعد الغضب الشعبى من إنشاء مصنع (أجريوم) الكندى لإنتاج الأسمدة والبتروكيماويات ، والذى وصل للتهديد بالاستشهاد لمنع إقامته .

وتشهد الساحة السياسية والاقتصادية والإعلامية جدالاً محتدما بشـأن إنشاء (أجريوم) وصلت لحد تدخل رئيس الدولة بطلبه من رئيس الوزراء إيجاد حل يرضى جميع الأطراف ، وأعرب الدمياطيون عن مخاوفهم من بناء (أجريوم) معتبرين أنه يهدد حياتهم ويصيبهم بالأمراض الفتاكة وسيؤدى لتلوث البيئة وتدمير نشاطهم الاقتصادى الذى يعتمد على السياحة والصيد ، حيث سيقام بمنطقة بالقرب من رأس البر أشهر وأقدم المصايف المصرية .

بينما مازالت الحكومة تتمسك بعقدها مع الطرف الكندى ، مشيرة إلى أن الدراسات التى أجريت تؤكد مطابقة المصنع للمواصفات الفنية المعمول بها دولياً فى الحفاظ على البيئة والصحة العالمية ، فى الوقت الذى قد تدفع فيه تعويضات تصل لـ ٤٠٠ مليون دولار للجانب الكندى فى حال فسخها لعقدها .

" دمياط سوداء حتى يرحل (أجريوم) " ، شعار رفعه الدمياطية خلال الأيام القليلة الماضية ، وتلمسه فى الأرض فى عيونهم وسط حالة استنفار شعبى ورسمى فى محافظة دمياط لمواجهة بناء مصنع أجريوم ، والتى أثمرت عن إنشاء " اللجنة الشعبية لمناهضة أجريوم " ، بملابس سوداء تعبيراً عن إعلان سيدات دمياط للحداد على وفاة مدينتهم الجميلة ومصيفهم الهادئ برأس البر ، قالت الدكتورة سهير فودة أستاذ بكلية العلوم جامعة المنصورة : " من المعروف أن صناعة البتروكيماويات تعد من القائمة السوداء للصناعات فى العالم التى تؤثر سلبياً على

صحة المواطنين وتلوث البيئة وتصدر غازات ومواد سامة تؤدى للإصابة بسرطان الرئة على أقل تقدير " .

ورداً على الخسائر التى ستتعرض لها الحكومة المصرية من جراء دفع تعويضات تقدر بـ ٤٠٠ مليون دولار صرفها الجانب الكندى على " أجريوم " منذ بداية العمل به قبل عامين ، قالت د. سهير " إن أهالى دمياط بصدد التقدم بطلب للمحافظة بعرض المصنع المسرطن للاكتتاب العام إن رفضوا نزع ملكيته من الشركة الكندية ، كما أنهم على استعداد للتبرع بالغالى والنفيس من أجل المحافظة على صحتهم وصحة أولادهم ، حتى لو اضطروا لأن يأكلوا يوما ويصوموا آخر " .

ووجهت اللجنة الشعبية لمناهضة " أجريوم " بياناً أمس لرئيس مجلس الوزراء ، جاء فيه : أن شعب دمياط لم يعد يحتمل المساومة على صحته ، ومستقبل أبنائه ، فيما وجه أحد أعضاء مجلس الشعب رسالة إلى الرئيس حول الموضوع ذاته ، وقال ناصر العمرى منسق اللجنة : " إن البيان بمثابة تحذير ؛ لأن شعب دمياط فاض به الكيل أمام صمت الحكومة ، وللصبر حدود " .

- لأول مرة يتحد الأغنياء والفقراء :

لأول مرة يتحد الأغنياء والفقراء في دمياط، فالأغنياء يخشون على استثماراتهم سواء فى الصيد أو السياحة أو الزراعة ، أما الفقراء فلا يعنيهم سوى صحة أطفالهم ، ومن ثم نسى الجميع أية خصومات شخصية ليكونوا يداً واحدة ، وقد انضم عدد من الباحثين والأكاديميين إلى حملة أهالى دمياط ضد " أجريوم " ، حيث قدم الدكتور احد الأستاذة بكلية الزراعة بالمنصورة – مذكرة وافيه لمحافظ دمياط ، يحذر فيها من أن إنشاء المصنع الكندى " كارثة تهدد بتدمير الدلتا كلها وتصيب مواطنيها بـ ١٠ أمراض فتاكه " .

و ذكر فى تصريحات لصحيفة المصرى اليوم : " إن المصنع سيخزن ٣٠ الف طن من الأمونيا على مقربة من منطقة تصدير الغاز الطبيعى " ، مشيراً إلى أن مادة نترات الأمونيوم استخدمت فى صناعة المتفجرات خلال الحرب العالمية الثانية ، وفى حالة حدوث أى خطأ بشرى فى التشغيل فإن ذلك قد يؤدى إلى كارثة تدمر محافظات الدلتا ، واستعرض ١٠ أمراض تصيب الإنسان عند تعرضه لجرعات زائدة من الأمونيا ، مثل : السكتة القلبية ، وجلطات شرايين الرئة ، واختلال المخ ، والعمى .

كما أوضح أن المصنع سوف يستهلك ١٠,٤ ملايين متر مكعب من مياه النيل ، ويعيد ضخها خلف حاجز الأمواج لترتد إلى الشاطىء فتلوث السواحل وتقضى على الأحياء البحرية ، وذكر أن المصنع سوف يعتمد فى بنيته على شبكتى مياه وصرف دمياط اللتين لا تحتملان هذا العبء ، مشيراً إلى أن الدول الصناعية تعمد إلى إنشاء مصانع من هذا النوع بعيداً عن العمران بمسافة ١٠٠ كيلو مترا ، هذا بجانب الأضرار الناتجة عن الأدخنة والمواد السامة المتطايرة من المصنع ، وتأثر البيئة من المخلفات التى يدفنها فى التربة .

موقف الحكومة وأجريوم :

وأمام هذه الضغوط بدأت الحكومة تراجع موقفها ، ولكن رغم الإعلان عن تجميد العمل بالمشروع رسميا لحين إيجاد حل أو نقله لمكان وفق أحد الحلول الوسطى لن يتوقف العمل داخل المصنع ، وأعلن رئيس مجلس الوزراء ، عن ضرورة تحقيق توافق مجتمعى حول مشروع مصنع السماد بمنطقة رأس البر بمحافظة دمياط قبل الاستمرار فى إجراءات تنفيذه بعد لقاء مع رئيس مجلس إدارة شركة أجريوم الكندية (مايك ويلسون) الأسبوع الماضى .

وكان السفير الكندى فى مصر " فيليب ماكينون " هدد باللجوء إلى التحكيم الدولى إذا أخفقت الحكومة المصرية فى حل أزمة الشركة فى غضون ثلاثة أسابيع ، وتدخل الرئيس مبارك وأصدر تعليمات بتجميد المشروع الذى بدأ العمل به منذ عامين ، وطلب من رئيس الوزراء إيجاد حل يرضى جميع الأطراف .

وكان المهندس " جورج ماجلون " المدير التنفيذى لشركة " أجريوم مصر " قد شن هجوماً على من سماهم " جهات ذات مصالح خاصة " تتعمد إشاعة معلومات مغلوطة ، وأرجع الضجة المثارة فى دمياط عن الشركة لما وصفه بالصراع الدائر بين جهتين حكوميتين على الأرض المقام عليها المشروع ، وقال فى حوار للمصرى اليوم : " إن الشركة تلمس أجندتين مختلفتين فى التعامل مع المشروع " ففى الوقت الذى وافق فيه مجلس الوزراء وجميع الوزارات المعنية على المشروع ، فكان هناك اعتراض محافظ دمياط على الأرض المقام عليها مفاجأة للشركة وشدد على أن تلتزم الشركة باتباع أحدث سبل الحماية البيئية فى العالم وقدمت دراستها فى هذا الشأن للحكومة والوزارات المعنية .

ثانيًا : مشاكل الصيد فى المياه الإقليمية والدولية :

أعطى القانون الدولى لكل دولة الحق فى فرض سيادتها على المياه الإقليمية لها ، وهذا ما استندت إليه (إريتريا) فى احتجازها لمراكب صيد مصرية آخرها مركب على متنه ٢٣ صياداً وبحاراً مصريا بعد جنوحه فى المياه الإقليمية لإريتريا ، فكيف نحمى صيادينا وبحارتنا من الوقوع فى مثل هذا الموقف؟ ، وما هى أسباب اتجاههم إلى المياه الإقليمية لدولة أخرى ؟ ، ومتى يتم اعتبار وجودهم فى هذه المياه مروراً ؟ ، ومتى تنظر إليه هذه الدول على أنه جنوح؟ ، ومتى تعتبره اختراقاً لسيادتها على مياهها الإقليمية ؟ .

هذا ما سنحاول الإجابة عنه مع خبراء النقل البحرى والقانون الدولى ومسئولى جمعيات الصيادين .

اكد احد الربانات بأعالى البحار والأستاذ فى الأكاديمية البحرية أن كل دولة لها حق السيادة على مياهها الإقليمية الخاصة بها ، ويجب احترام حدودها ، وعدم دخولها إلا بتصريح خاص منها أو الجنوح إليها ، ولهذا فإن مراكب الصيد غير التابعة للدولة تعتبر مخالفة للقانون الدولى ، إذا دخلت هذه المياه ، ومن حق هذه الدولة أن تحتجز أى سفينة تدخل أو توجد فى مياهها وفقاً لهذا القانون ، وهذا يستلزم توعية أساطيل الصيد بتنفيذه وعدم الدخول فى المياه الإقليمية للدولة ، والتى تم تحديدها بمسافة تبتعد عن حدود الشاطئ بـ ١٢ ميلاً ، ويليها ١٢ ميلاً أخرى وهى مياه أعالى البحار فالبحار يتم تقسيمها إلى قسمين : الأول ، مياه إقليمية للجولة تفرض سيادتها عليها مثلها مثل الحدود البرية ولا يستطيع أحد دخولها إلا بتصريح من الدولة صاحبة السياحة ، بشرط أن تبتعد ١٢ ميلاً عنه حدود الدولة ، فما بالنا بالصيد فيها ، والذى يجب ألا يتم إلا بموجب موافقة بين الدول فى هذا الشأن ، والثانى ، خاص بمياه أعالى البحار، وهى المنطقة التجارية أو الاقتصادية ، ويمكن أن تدخل فيها الأساطيل دون التعدى على سيادة أى دولة عليها تبعد حوالى ٢٠٠ ميل من الساحل ، وهنا تكون هذه المناطق مفتوحة لجميع الدول لمن يريد الصيد فيها .

ويذكر أحد المبحوثين : " أن القانون الدولى وضع الحدود التى قد تكون محل خلاف ، والرأى الغالب فى القانون هو ١٢ ميلاً للمياه الإقليمية ينضم إليها ١٢ ميلاً أخرى لمياه أعالى البحار كنوع من الامتداد الإقليمى للدولة ، وال ١٢ ميلا الأول تعتبر داخلية أى جزءاً من إقليم الدولة ، وأى مساس بها أو اعتداء عليها يعتبر اعتداء على سيادة الدولة ذاتها ، فهى بمثابة الامتداد

الجغرافى لأراضيها كما لو كانت أرضا ، ولها سيادة كاملة عليها ، أما مسافة الـ ١٢ ميلاً الأخرى فتعتبر امتداداً قاريا لا توجد سيادة كاملة عليها لكن من الممكن أن تجرى فيها أبحاث وتجارب أو تقوم بأعمال صيد ، وهذا يختلف من دولة لأخرى.

أما بالنسبة لقراصنة السفن التى تبحر للصيد فى البحار بتصاريح رسمية فهى من أهم المشاكل التى تواجه صيادى عزبة البرج ، وكانت آخر العمليات قرصنة السفينة (خادم الحرمين) التى توجهت من العزبة بتصريح للصيد بشواطىء الصومال، وأثناء عودة السفينة عند شواطىء دولة اريتريا تم تعرضها لعملية قرصنة بحرية ومهاجمة السفينة واحتجازها بالقوة وفرض إتاوات عليها [٩] .

وقد طالب الصيادون وأصحاب السفن بدمياط [١٠] بعقد اتفاقيات مع دول الجوار لنتمكن من الصيد فى مياهها لحمايتنا ، وبتخفيض الرسوم الجمركية على مهمات السفن المستوردة :

احتجاز سلطات الدول المطلة على البحرين الأبيض والأحمر لسفن الصيد الدمياطية تهدد حياة ورزق الصيادين لعدم وجود اتفاقيات تسمح للسفن المصرية بالصيد فى مياه هذه الدول ، بالإضافة إلى ارتفاع الرسوم الجمركية على مهمات الصيد المستوردة ، ومعاملة هيئة قناة السويس لسفن الصيد كمعاملة سفن الشحن . كل هذه المشكلات أثارها ممثلو الصيادين وأصحاب سفن الصيد التى تعمل فى أعالى البحار خلال لقائهم بالدكتور " فتحى البرادعى " محافظ دمياط لمناقشة معوقات صيد الأسماك على الطبيعة .

فى البداية أوضح رئيس لجنة الإسكان بالمجلس المحلى للمحافظة أن منطقة البرج والشيخ درغام - وكفر حميد تضم ٦٠٪ من أسطول الصيد المصرى التى تنتج أكثر من ٥٠ ٪ من إنتاج مصر من الأسماك ، وأى مشكلة تواجه هذا القطاع تؤثر بالسلب على المستهلك ، ليس فى دمياط فقط بل فى سائر المحافظات ، نظراً إلى أن الثروة السمكية أصبحت الآن مصدر الغذاء الوحيد لجميع فئات وطبقات المجتمع المختلفة .

طالب الديب بسرعة إنشاء ميناء للصيد لإخراج المراكب من نهر النيل للقضاء على التلوث ، وأشاد بسوق السمك الجديد بمنطقة شطا الذى يستوعب ١٢٠ محلاً ليصبح تجمعاً ضخماً لتجارة الأسماك بالسوق مطالباً بتخصيص ١٠ محلات بالسوق لأصحاب مراكب الصيد الكبيرة لتصل هذه النوعيات النادرة من الأسماك للمواطن الدمياطى .

- عقد اتفاقيات :

وأكد خالد اللقانى بضرورة عقد اتفاقيات مع دول الجوار المطلة على البحر الأحمر مثل السودان والصومال واريتريا واليمن ، للسماح لسفن الصيد بالعمل فى المياه الإقليمية لهذه الدول ، بدلاً من تعرضها للاحتجاز بمعرفة السلطات فيها ، قال أن أحد أصحاب المراكب اضطر لسداد ٥٥ ألف دولار للإفراج عن المركب الذى يمتلكه ، والمحتجز فى إحدى الدول مشيراً إلى استعداد أصحاب السفن لسداد الرسوم التى تفرضها الاتفاقيات .

- شهادة المنشأ :

وطالب احد أصحاب المراكب ، بالتدخل لدى هيئة قناة السويس لتعترف بشهادة المنشأ الصادرة من التفتيش البحرى ، وعدم معاملة سفن الصيد كسفن الشحن ، حتى لا تدخل فى شريحة رسوم العبور ، وأشار صاحب مركب أخر ، إلى ضرورة تخفيض الرسوم الجمركية على قطع غيار المراكب ومهمات لوازم الصيد ، وتفعيل دور صندوق خدمة الصيادين لتحقيق الفائدة المرجوة لقطاع الصيد .

وقد أكد المحافظ أن الدولة تولى اهتماماً كبيراً بقطاع الصيد والذى يمثل أحد القطاعات الاقتصادية الهامة بالمحافظة ، وقال إن جهوداً متواصلة من جانب المحافظة لتطوير هذا القطاع ، بما يعود بالفائدة والخير على العاملين وعلى المجتمع بأكمله ، وأضاف أن ميناء الصيد الذى بدأ إنشاؤه يستهدف تحقيق خدمة أفضل لأسلوب الصيد بالمحافظة التى تمتلك ٦٠ ٪ من أسطول الصيد المصرى، وبها الخبرة الواسعة والمهارة العالية فى هذا المجال .

- السوق الجديدة :

وقد كلف المحافظ سكرتير عام المحافظة بدراسة تخصيص ١٠ محلات بالسوق الجديد لأصحاب المراكب وعرضها على مجلس محلى المحافظة ، ووعد المحافظ بدعوة وزير الزراعة ورئيس هيئة الثروة السمكية لزيارة دمياط وعقد لقاء موسع مع الصيادين وأصحاب مراكب الصيد لمناقشة مطالبهم والوصول إلى إستراتيجية محددة لعمل هذه السفن بأعالى البحار وعقد اتفاقيات مع الدول المطلة لى البحرين الأحمر والمتوسط "[*]".

---

*() يمكن أن ترى صورة لسوق السمك الجديد في عزبة البرج بالعودة إلى الملاحق الخاصة بالصور ، صورة رقم: (٧٩) .

١- حق الصيد لكل مركب:

ما الحقوق التي تجب للصيادين على الدولة ، وعلى بعضهم البعض، قبل الصيد وفي أثنائه، وبعده ؟ . للإجابة عن ذلك يقول أحد المبحوثين : " أى بحرى بيطلع يصطاد ما يقدرش يسرح إلا إذا كان معه الكرنيه بتاعه ده . بيطلع من الثروة السمكية ، ودى حاجة زى جمعية وبطلع كرنيهات بحرية ، ويبقى الكرنيه فيه اسم البحرى وسنه وموقف التجنيد ، ولما نيجى نسرح حرس الحدود بيعوزوا يشوفوا الترخيص بتاع المركب وكرنيهات البحرية ، والكرنيهات دى تفضل معاية لحد ما نرجع وفى حرس الحدود بيأخذوا اسامى البحرية وهمه طالعين منين ، وعلى أى مركب عشان لو حد غرق أو حصل له حاجة يكونوا عارفين هوه طالع مع مين ، وعشان لو بحرى سرق حاجة من المركب أقدر أجيبه تانى بالكرنيه اللى معايا ، والكرنيهات أنواع فى كرنيه يطله لمدة سنة ، وده بـ ٦ ج بالدمغة والورق ، وفيه كرنيه يطلع لمدة خمس سنوات بـ ٢٥ ج ، وكل بحرى لازم يجيب موقفه من التجنيد ، واحنا ملتزمين باللى علينا ، لكن بقى الحكومة مش ملتزمين ، لأن فى حاجة زى النقابة لنا بس مش بتعملنا حاجة ، ودى بالعكس بتكسب منتا ، لأنها لو ها تبيع لنا قطع غيار أو إكسسوار للماتور ، تقوم تشترى من تجار السوق السوداء وتبيع لنا وعليها فوائد ولا فيه ضمان ولا كفالة ، وأى حد يحصله حاجة من الصيادين ، لأن فيه حوادث ممكن تحصل للبحرية تخلى الواحد منهم ما يقدرش أى حاجة ، وهوه يفضل بيجى هنا يتمشى على الرصيف ، وممكن واحد هنا من أصحاب المراكب يديله ١٠ ج ، أو أى حاجة مساعدة له ، إنما النقابة ولا هى على علم ولا بتعمله أى مساعده أو تقدم له علاج ببلاش " .

ويقول أحد المبحوثين : " يوجد فى رئيس الجمعية وشيخ الصيادين ، وكان تاجر سمك كل ٣ - ٤ سنين فى ترشيح رئيس للجمعية ، واحنا تنفذ كلام الحكومة ، يعنى مثلاً من أول شهر خمسة ما فيش سفر يبقى ما فيش سفر ، اللى ما ينفذش يتحبس ويدفع غرامه كمان ، ويروح المحكمة ويجىء المنشور فى حرس السواحل من يوم كذا ما فيش مشروع يبقى خلاص " .

بينما يقول آخرون: " إن لو مركب غرق يمكن الحكومة تدفع له ١٠ : ١٥ ألف ، بس دا عشان تكلفة المركب ١٥٠ ألف ، وفى أيام بتيجى أوامر من السواحل ممنوع الشغل بتاع المكنة ، ولما تيجى المركب تخرج فى أيام يسرح فيها ، يعنى حوالى ١٠ أيام لو تأخرت عن كده يبقى فى مشاكل ، وفى ضرائب المركب تدفعها " .

ويضيف أحد المبحوثين أن " حقوق الصيد إن كل صياد فينا يلتزم بالحاجات اللى يقول عليها

عساكر الحدود والسواحل ، يعنى فيه بعض الصيادين اللى بنشوفهم فى الأفلام والتليفزيون بيحطوا ديناميت ، لكن ده مبيحصلش خالص وإحنا دائماً بنحافظ على القوانين ، وده كويس عشان منغلطش وكمان السواحل تحدد الأماكن ، وتقول ما تعديش العريش وملناش لو رحنا على السواحل والحدود زى ليبيا وإسرائيل ، قبل حتى الحدود بيهجمونا ، حتى ما تعدى بس إحنا ساعات بنخاطر عشان الرزق ، وساعات نحس أنه هناك هيكون أكثر " .

ويرى أحد المبحوثين أيضا أنه من " حقوق الصيد هنا كل واحد مسئول عن نفسه ، مالهوش عند الريس غير أنه يجيب الحساب من التاجر ويقسمه على الصيادين حسب شغل كل واحد ، والبحرى مالهوش الحق أنه يطالب المالك بأجره ، لكن بيروح للريس والريس يجيب له حقه ، لو حس إن صاحب المال أكل حقه ده ، لأن الريس هو اللى مشغل البحرية ، ولو الريس طلب حاجة من أى حد لازم يعملها ، وكل ريس مرتبط بـ ٣ أو ٤ أنفار اللى بيشتغلهم ، وكمان الريس لازم يشوروا بعض فى أى قرار يخص المركب عشان ميختلفوش ، وطبعاً الرأى الأول والأخير لصاحب المركب ، وصاحب الغزل ساعات بيبيع الغزل ، وفيه سمك بـ ١٠٠ ج ، والتاجر خد السمك بحوالى ٧٠٠ ج يقول إن صاحب المركب حرامى ، والفلوس عليه وساعات لما نخبط مركب فيه ناس تقبل العوض وفيه ناس متقبلش العوض ، وممكن آخذ المركب وأصلحه على حسابى الخاص " .

ويذكر آخر : " كل مركب تأخذ حقها ، وفى ناس سمكها حلو وشغلها كثير وجهدها كثير وبيكون سمكها حلو ، وكل مركب حقها حسب جهدها وشغلها فى البحر ، ولو فيه أى حاجة كلمتين وبس تهدى النفوس ، ويعنى على كده ولو فيه أى عطل فى المركب يتصل بأى مركب يجى يأخذنا من البحر ، و إحنا عندنا كويسين مع بعض ، لكن لو حد جه على حد فى البحر نسامحه، ومفيش عوض يعنى نزعق شويه لو كسر جامد وهو اللى يصلحها ، لكن لو حاجة صغيرة خلاص نقول له ربنا يسهل لك ، والحكومة بنروح لها عشان غلو الثلج والجاز وما بتعملش حاجة، وإحنا هنا أهالى وخواطر ، لأن إحنا مش بنستغنى عن بعض ، وممكن نزعل شويه لكن بعد كده بنصفى، وفى شيخ للصيادين لكن مش بيعمل لينا أى حاجة اسم وبس ، كل ما عليه لو الورق بتاعنا اتعطل هو يمشيه ، ولو حصل وحد قطع لنا الغزال اللى فى المايه ممكن نزعق شويه لكن بعد كده بنصفى ، وإحنا نخيطه ، لأن إحنا ممكن نكون فى عرض البحر وممكن نكون محتاجين ومش يساعدونى " .

ويختلف أحد المبحوثين بقوله : " لا توجد أى حقوق للصيادين ، يعنى ساعات فيه مركب يغرق منها حد بيجوا يبلغوا عنه ، وخلاص على كده ، والجمعية ما تعملناش أى حاجة ، دى

بالعكس بتأخذ نسبة على السمك بدل ما يصرفوا لنا معونة " . ويضيف مبحوث آخر أن " حق الصيادين مطلوبة لدى الجميع من خلال أنى لا أتعدى على زميل فى الشغل خاصة [illegible] قلبى ويصيد ما أقطعش الغزل بتاعه ، وفى حالة لو حط فيه تحصب [illegible] أو أعيله [illegible] " .

ويضيف مبحوث آخر أن من حقوق الصيادين مثلاً أن " مركب تضيع الجمعية [illegible] بسيط يعنى من ٥ : ١٢ ألف جنيه ، وحال طبعاً ما يصلحش حاجة ، لأن المركب تتكلف حوالى ١٢٠ ألف جنيه " . وهناك مبحوث يقول " إن حقوقنا عند الحكومة تسرحنا فى البحر ، [illegible] الصاريخ ويتستحلش من التطل البحر ، وحقوق الحكومة علينا تصريح المركب [illegible] على المركب يكونوا متقيدين فى الدفتر ، ومفيش حد فيهم مستخبى ونروح نصيد فى الأماكن المحظور اصطيادها ، زى مناطق بواغيز أو الموانى التجارية أو مناطق السواحل " .

ويرى آخر أن " البحر لنا ، يعنى ممكن أنا أروح لمركب تانية ويأخذنى صاحبها ويشغلنى عنده عادى ، وفيه ناس تبقى محتاجة بحرية بتروح تقوله عايزين تسرح أو عايزين تشتغل معاك [illegible] إذا كان طقم المركب كامل يقول ماحناش عايزين بحرية ، لأن طقمنا كامل وهما ١٢ [illegible] فى البحر هنا غير السيل ، وكنا نطلع نسرح فيه يومين ثلاثة حسب الميزانية [illegible] البحر التانى ، ونشتغل هناك وهناك مفيش حاجة اسمها بحراوى وبحرى ، لأن البحر يبقى لكل اللى بيصطادوا فيه الصيد بيكون فى الخليج بتاعه البلد ، بس يعنى فى مساحة الميه بتاعت مصر بس ، وفيه أصول فى الشغل دى ، أما يكون مركبين جنب بعض ما جيش ، أنا عشان أدور أو أصطاد المركب أدور من على بره عشان ما أتخبطش فيه ، أو هو ما يجيش على عدتى يأخذها أو الطبلية بتاعته مثلاً ، تيجى على العدة بتاعتى فتأخذها معاها ولو حصلت حاجات زى دى ما فيش حكم لحد معين ممكن الناس تتشاكل مع بعضها ، ويتعاملوا مع بعض بطريقة وحشة ، وأنا أعرف ناس وحشة قوى ممكن تأخذ عدتها على غير قصد وهو يرمى عدتك ويأخذها من ورا زى الهلب يجيبه على عدتك ويأخذها ، وياما ناس راحت منها عدد بسبب أنها اتحاشت على حوشة ، ونزلت عليها جامد فاتقطعت ، وساعات الحوشة تروح حاشيه فروه وتروح العدة كلها (العدة بالقطع بالطالى) ، يعنى إحنا بنحل المشاكل بيننا إذا كانت المشكلة كبيرة بنروح للشركة وهى تحل المشكلة " .

ويرى مبحوث آخر أن : " حق الصيد هو أى مكان مسموح به ، بس يبعد عن حدود ليبيا وقبرص وإسرائيل ، ومفيش أى حاجة مثلاً فى وقوف شهرين عشان الولادة اللى عنده خمس وست

عيال هياكلهم منين ، بس القروض بيطلع إعانة للصيادين ، وكمان الجمعية مفيهاش أى حاجة يعنى الواحدة بيروح يشترى حاجة المركب بالشىء ، الفولاتى مفروض للجمعية تجيبه " .

٢- أسباب تعدى الحدود الإقليمية لكلّ مركب :

نسمع كثيراً عن القبض على مراكب صيد مصرية لأنها تصيد في مياه إقليمية لدولة أخرى، أو تصيد خارج نطاق الحدود ، فهل هذه الظاهرة موجودة في عزبة البرج ؟ ، وإذا كانت موجودة فما الأسباب التي تدعو إليها ؟ ، في الإجابة عن ذلك يقول أحد المبحوثين : " إحنا بنصطاد خارج الحدود ، وبنخرج لما يكون السمك قليل ؛ لأن البحر بيجى عليه أيام ما بيقاش فيه سمك، وبنطلع على أرض مرتاحة نلاقى فيها سمك ، وبنشتغل على حدود إسرائيل ، والحدود اللى مسموح بها التفريعة والعديات بتاعه بورسعيد ، وفى حدود مش مسموح أن نعديها زى حدود إسرائيل " ، بينما يقول آخرون : إن فى ناس بتعدى بعد إسرائيل وليبيا ، وهم بيضربوا عليهم نار ، بس السمك بيكون كتير وأحلى " .

ويقول أحد المبحوثين : " عشان الرزق يحب الخفية ، والمراكب الكبيرة تشتغل بره لأن السمك كتير هناك ومتوفر ، والمركب تأخذ فى ١٠ أو ١٥ يوم تأخذ ٣٠٠٠ صندوق سمك ، لو طلع المركب من غير إذن يتمسك ويتصادر المركب ، وأغلب المراكب مصادره والمركب تعدى المليون والنصف جنيه ، واللى بيطلع داه يبقى رابح عشان فى سمك كتير ، وبيروحوا لغاية الشمندورات الموجودة فى الميه ويرجعوا ، وممكن نصطاد من خارج البلد لما يكون السمك قليل ، عشان البحر هنا فى أيام حوالى شهرين أو ثلاث شهور ، ومفيش سمك خالص فبنخرج على الحدود اللى هى حدود إسرائيل " .

ويرى أحد المبحوثين أن : " فيه ناس تغامر بحياتنا عشان تزود دخلها ، وممكن يعدى حدود ليبيا وحدود إسرائيل ، والمركبة بتتمسك ما ترجعش تانى ، ممكن يعمل ترخيص يروح ليبيا ويروح السعودية ويروح إيران كده يعنى " .

ويقول أحد المبحوثين : " إحنا لو عدينا الحدود بيكون عشان مفيش سمك، ولكن اللنش الإسرائيلى بيرجعنا على طول ، ولو عدينا ليبيا المركب تتمسك وتتصادر ، وعليه العوض فى المركب عشان كده ما بنحولش نعدى الحدود " ، ويضيف آخر : " مفيش حد بيعديها ، ولكن فيه ناس راحت ليبيا ، وناس اتمسكت يقوموا يخدوا المراكب منهم يتحبسوا ست شهور، ويدفعوا غرامة كمان وفى ناس أصحاب مراكب الجر بيعدوا الحدود ، ومنهم اللى بيروح لقبرص عشان يشتغل فى

أرض ثانية ميكونش حد اشتغل فيها ، فتكون سهلة ومريح الشغل فيها ، ولكن ده قليل ، لأن الحكومة فرضت عقوبات على اللى بيعدوا الحدود ، وفى أوقات بيكون فيه مركب ممون وسارح ما بيلاقيش رزق هنا يطلع على العريش مثلاً ، يكون فيها السمك كثير ومرتاح وبيطلهوها بالليل، وفيه مراكب بتعدى الحدود علشان تجيب سمكها ، ولكن بتتمسك ، وفيه مراكب بترمى الطرحة وتجيب ثمن المركب بحالة ، وفيه مراكب بتروح ليبيا وإسرائيل وهى ماشية وراء السمك " .

ويقول أحد المبحوثين : " إن إحنا بنعدى الحدود ، ولو المركب أتمسك بره الحدود ممكن يجى على المركب غرامة ، أو المركب تتوقف من نزول البحر شهر أو شهرين ، وهى موجودة الأيام دى بس مش كثير ، والسواحل بتحدد المكان ، وتقول لكل ريس فى المركب ما تعديش الحدود " العريش " ولو راح على حدود (ليبيا) يتمسك ، وبيهاجموهم قبل ما يوصلوا الأرض بتاعتهم واللى بيعدى الحدود بيكون طمعاً فى زيادة الرزق ، وبيعدى عشان يجيب السمك بيغوينا ولكن احنا بنكون على حدودنا وبس .

ويرى أحد المبحوثين أن : " البحر مالوش أصحاب ، أنا أروح الحته اللى تعجبنى ، ما فيش حدود فى البحر ، وطبعاً (إسرائيل) دى تعتبر حدود ومابنروحهاش ، بس فى اللى بيروحها والبحر مفتوح ، وممكن مركب يخرج بره وده فيه خطر زى ممكن يوصل رفح الإسرائيلية ، ويجى ثانى ، وفيه لانش يهودى ساعات يطلع علينا ويبعدنا عن المنطقة طبعاً " .

ويضيف مبحوث آخر أنه : " فيه مراكب بتعدى الحدود علشان سمك زيادة ، فبدل ما يكون طاولة يكونوا طاولتين ، وممكن المراكب تعدى الحدود كمان بسبب الرياح ، وكمان لما يكون فيه عطل فى المكنة ، فإحنا بنروح لأى دولة أوربية قريبة ، وفى حدود إسرائيل بيمسكوا مراكبنا ، ولما يكونوا عاوزين سمك أكثر ويبقى الصيد أسهل بره الحدود ، بس ده ممنوع والحكومة منعاه واللى يخرج عن الحدود يتوقف ، ولو اتمسك بتترحل على مصر " .

ويقول مبحوث آخر : " لما السمك بيقل فى بحرنا بنروح مكان ثانى ، بس دى سرقة وهو يصل كده عشان السمك يكثر ، وأغلى سمك هو اللى بيكون فى المناطق الثانية ، ولو أتمسك ما بيعملوش فيه أى حاجة خالص غير بس غايته ممكن له مخالفة " ، ويرى مبحوث آخر : " الحكومة محددة أماكن ، والناس متعملش بيها ، والحكومة مفيش حد بيعاقب ، وفيه ناس صيادين ومركب زى ده يصطاد أثناء عدم الصيد يتمسك بتوقف شهر ، والمراكب الأخرى ماشية وبتصطاد " .

٣- إجراءات التفتيش البحري :

وعن إجراءات التفتيش البحري ، وهل ما زالت موجودة أم لا ، يقول بعض المبحوثين : " وإحنا راجعين بروح على السواحل يفتشوا ، وفيه دفتر فيه عدد الرجالة والعدة الموجودة يوم السفر ويوم العودة ، ولما نرجع لازم يكون العدد مضبوط عشان لو نقص يعاقبونا ، ولو زاد برده الحكومة تحسبنا ولازم وإحنا راجعين من البحر تحصل عملية التفتيش ، ويتم تفتيش كل حتة فى المركب، واللى يقوم بعملية التفتيش ضابط وصف ضابط و ١٠ عساكر ، بيطلعوا ٦ عساكر على المركب، واثنين يروحوا ناحية الأول ، واثنين ناحية الماكينة واثنين ناحية الثلاجة ، وبعدين يفتشوا كل الحاجات ديت حته حته ، ويسألوا على اللى معهوش الكارنية ، ويشوفوا الكرنيهات واللى معهوش ينزلوه من المركب ، ولسه فيه تفتيش ، ويبقى من ٦ ص إلى ٦ م يعنى من الشمس للشمس ، وإحنا اللى بنروح عندهم فى مكان التفتيش ده فى فصل الصيف ، إنما فى الشتاء هما اللى بيجوا يفتشوا المركب ، لأن النوات بتجمعنا ، لأن الرياح بتجمع المراكب والتفتيش مش زى الأول يدوروا فى الخشب ويقلبوا فى المركب ، إنما بيعملوا على المركب بس ده اللى بيعملوه فى التفتيش اليومين دول ، ودلوقتى عندنا غفر السواحل أو حرس الحدود ، ودلوقتى بيقلبوا المركب ويفتشوه حته حته، إنما اللى بيدفع يبقى خلاص يعدى ، بس ربنا مبينسهوش ، وفى نقطة للسواحل ، وهى بتفتش المركب فى دخولها ورجوعها ، وهى موجودة لغاية دلوقتى ، لأن التفتيش يمنع حاجات كثيرة ، وبيكون لعدم الشبهة ، لأن كان فيه زمان تجار بيهربوا مخدرات فى المراكب ، والسواحل وإحنا طالعين بنوريهم الدفتر ، ويشوفوا عدد الصيادين اللى على المركب مطابق للدفتر ، وإحنا بقى راجعين بنقف ويطلعوا ثانى ويعدونا وينادى على كل واحد عشان يشوفه ويفتشوا المركب ، عشان يشوفوا فيه ممنوعات وألا لأ ، ولو حد جايب ممنوعات يقوم يرفع بطانية عشان يعرفوا إن هوه معاه حاجة لأن لو مرفعش البطانية ولو لقى معاه حاجة بيحجزوا على المركب على طول " .

ويذكر مبحوث آخر : " إحنا جايين بنتفتش ، يجى عساكر وضابط ويدور ، ولو معك أى حاجة تتمسك لو نظيف بتعدى ، أى مركب بتخش تتفتش ويبقوا موجودين من الساعة ٧ صباحاً لحد ٧ مساء ، والمركب بتيجى وتترابط على رصيف الحكومة ، وتسمى بالسواحل ، ويطلع العساكر معاهم والضابط ومعاهم الدفتر ، ويتمم على البحرية اللى مكتوبة فى الدفتر ده ، والعساكر بتقوم بوظيفتها ، وفيه عساكر بتفتش فى الأرض ، وعساكر بتفتش فى المكنة وعساكر بتفتشفى الثلاجة ، وطبعاً بيفتشوا فى جميع نواحى المركب عشان يطمأنوا ، وطبعاً الإجراءات دى موجودة لحد دلوقتى ، والمخابرات تنزل تفتش فى المكنة عشان لو فيه مخدرات أو أى حاجة ممنوعة ، ولو

فى أى حاجة ممنوعة تتصادر المركب ، والصيادين اللى عليها يتحبسوا ، ويتفتش على الدفتر وعدد الأيام والصيادين ، وعلى البوصلة والكشاف أثناء الليل ، وعسكرى يقوم يطلع على المركب ويبقى يشوف الحتت اللى هوه عايزها ، وبعدين يشوف الدفتر المكتوب فيه الأسماء ، ويشوف التصاريح اللى مع كل واحد ، وكل المراكب بتتفتش تفتيش عادى ، ولو جه إخبارية مثلاً أن فيه حد معاه سلاح يتفتش مركبه أكتر من أى مركب ثانى ، ومفيش كائن حى يشتغل عشان يأكل عيش هيتشاكل أو هيشيل آله معاه أو معاه مطوه أو أى حاجة من دى ، لكن فيه آلات مسموح لنا بها زى الأمواس والحاجات دى ، ونقطة السواحل لازم لكل واحد بيسرح بيكون له كرنيه، وبيطلعه من الثروة السمكية بدمياط ، والمركب خروجه بيكون فى تعليم فى الدفتر ، والريس لازم يمضى على أنه مسئول عن المركب ، والناس اللى عليها ويكتب فى الدفتر ، والحكومة تتمم على الناس اللى سرحه بعد النزول أو بعد الرجوع تتم على الناس " .

٤- احتكار مناطق الصيد :

من المتعارف عليه فى بعض المناطق الساحلية أن يكون هناك نظام احتكار لمناطق معينة من الساحل ، بحيث تقتصر حقوق الصيد فى هذه المنطقة على عائلة بعينها ، فلا يحق لأحد خارج هذه العائلة أن يمارس عملية الصيد داخل هذه المنطقة إلا بإذن من كبير العائلة التى تحتكرها ، وإلا تعرض للأذى الذى قد يصل فى بعض الأحيان إلى إطلاق النيران عليه أو مصادر مركبة أو محصول السمك الذى بحوزته .

ورغم أن هناك قانونا ينظم عملية الصيد ويوضح حقوق الملاحة البحرية وعدد واجبات كل من الدولة والصياد نحو الآخر إلا أن هناك تجاوزات قد تحدث وتسبب العديد من المشاكل من آن لآخر كذلك ، وفي ذلك يقول أصحاب مجتمع البحث : " البحر لنا كلنا ، والكلام بتاع إن فى حتت لناس وناس ده من البحيره تلاقى هناك لكل عليه بتصطاد فيها ومحدش بيتعدى على حد ، بس هنا فى البحر الناس كلها بتصطاد فيه ، بس ممنوع أى مركب غريب تخش عندنا اللى بالتصاريح " .

ويذكر إخبارى آخر : " الكلام ده مش عندنا ، الصيد فى البحر لكل الصياديين يعنى الواحد بيصطاد فى الحته اللى عاوزها ، ومحدش يقدر يمنع حد فى الميه ، بس فيه مكان عند البحيرة (المنزلة) كل عيله لها حته مخصصة ، ومحدش يتعدى على حد ، عشان هى هناك مزارع سمك، وهى بتعة الناس الأغنية ، والناس اللى تروح هناك أو تعدى بس تضرب بالنار ، يعنى تلاقى

واحد كده زى حلاتى كبير فى السن ، يروح يخمس على شبارة ولا حاجة يبهدلوه هناك ، عشان زى ما قلتلك مزارع وناس واصله " .

ويذكر إخبارى آخر : " فى حتت فى البحر ممنوع يقرب منها حد عشان يصطاد ، ودى أماكن معروفة بأسماء عيلات زى عليه (عبده حسن ، والمناصرة ، وعيله أدريس) ، ودول مكانهم على الساحل ، ودى معروفة من جدور الجدور ، وهى فى الأصل مش ملكهم دى ملك الحكومة ، بس من اللى يقدر يتكلم عشان ليهم ضهر جامد " .

ويضيف آخر : " البحر ما فيش فيه تقسيم ، بس الحكومة ظلمتنا فى صيد البحيرة ، عشان كنا كلنا بنصطاد فيها ليل ونهار ، وبعد كده كل واحد حوط على حته وبقيت بتاعته ، والحكومة ساعدتهم على كده ، والناس الغلابة ضاعت فى الرجلين " .

ويذكر أحد الإخباريين : " البحر ده بتاع ربنا ، وهو للكل وما فيش حتت ملك حد ، بس إحنا اللى بنسمى حتت كدة بأسماء كده ، ويتبقى معروفة زى فى هنا حتة اسمها (الموايسة) ، وهى على الشط ، ودايماً بنقول إحنا وصلنا للموايسة ، بس إن حد يملك البحر على اسمه دى عمرنا مسمعناه ، هو بس فيه نظام زى لو رحنا مكان وعرفنا أن فى حد هيصطاد فيه خلاص نروح مكان تانى ، عشان هى دى الأصول وده مش معناه إن ده مكانه ملكه " .

ويذكر إخبارى آخر : " أيوه الكلام ده موجود ده إحنا هنا مقسمين البحر "لتانيات " زى " تانيه العمايرة " ومش يقدر يصطاد فيها غير العمايرة . بس هما ساعات يخلوا صيادين الكتف تصطاد فيها " يعنى بالناس اللى على باب الله ومعاهم شبك صغير لوحدهم يعنى .

ويذكر إخبارى آخر : " مفيش ملك فى البحر الكلام ده فى البحيرة ، وهناك عيلات معروفة ومحدش بيستجر يجى يمتهم ، ودول زى (عيلة حس على الأسطة وعيله عده الأغا وعيله الأبادى) ، بس البحر كل واحد برحته بس ، محدش بيخش يمه الحدود مع إسرائيل أو ليبيا ، عشان لو حد أتمسك بيتوقف عن الصيد ، وبس ساعات الواحد بيخاطر وبيروح هناك عشان السمك بيكون قليل فى البحر ، هنعمل إيه الرزق عاوز كده " .

ويذكر إخبارى آخر : " إحنا بنصطاد فى أى حته عاوزنها ، وإحنا هنا برحتنا بنصطاد من مرسى مطروح لحد حدود إسرائيل ، ما فيش عندنا حاجة اسمها البحر على اسم فلان أو علات، الكلام ده فى البحيرة بتاعة المنزلة ، هناك أماكن مخصصة عايلة فى الدهرة والشناوى ، ودى

يتبقى مزارع وهما بيشتروها من الحكومة أو بيأجروها . وفيه ناس بتعمل معديات لها على البد وتتعد فيها . وتبقى معروفة بأسامى الناس اللى عملاها " .

ويذكر إخبارى آخر : " إن الكلام بتاع التقسيم والعيلات دى بيكون فى البحيرة أو النيل . بس البحر ده بتاع الكل ومحدش له ملك فيه . وكل مركب له المسودة بتاعته وهى المكان اللى بيركن فيها المركب بس . بس دى مش ملكة والكل عارف مكان ركنه . بس فى الشوات أو أى عطل فى المركب الواحد بيحط مكان ركنه (الشمندورة) بتاعته . وهى (المركن اللى بيتربط فيه المركب) . واللى منها بيعرف مكان ركنه " .

وذكر إخبارى آخر : أن الساحل متقسم لعيلات وكل عيله عمله حدود لها ومش مسموح لأى حد غريب أن يصطاد بها بالغزل بس لو بالصنارة عادى بس لو واحد اتمسك وهو بيصطاد بالغزل بتمسك ودفع فلوس ذى الضرائب كده ودى بتبقى حوالى ٥٠ جنيه .

ويضيف آخر : " أن البحر ملكية عامة لله . وعمرنا ما سمعنا إن حد قال المكان ده بتاعى ومحدش يصطاد فيه . واحنا مع بعض حتى لو مبنشتغلش على نفس المركب . وكلنا سريحة، دى ساعات . وبس مركب تانية بيتصل باللاسلكى بالريس بتاع مركبنا عشان يعرفه أنه لقى مكان فيه سمك كتير . وبنصطاد فى نفس المكان بس بنكون بعاد عن بعض بحوالى ٢٥ متر عشان العدة متلخبطش فى بعض . وأى حد عاوزه حاجة من التانى بتلقى المساعدة . عشان إحنا ملاناش غير بعض " .

ثم نرى رأى بعض الصيادين وهل هناك صعوبات فى تطبيق هذه القوانين أم لا . وفي ذلك يذكر أحد المبحوثين : " لاء هو البحر فيه أسامى بنسميه لها . زى فيه هنا علية اسمها المواسة لما بتبقى على الشط بنقول إحنا فى المواسة إنما هما اللى بيصطادوا فيها بس لا ما فيش الكلام ده خالص . واحنا مقسمين لنايات زى تانية العمايرة محدش يقدر يصطاد غير العمايرة . ولكن فى ناس بتطرح بالكتف (شبكة صغيرة) لوحدهم . ومفيش مناطق خاصة غير فى البحيرة كل واحد بيختار مكان بيصيد فيه . وفيه الى بيرجع عند العريش أو جمصة . ومن العائلات حسن على الأسطه عائلة عبدة الأغا . الأبادى " .

ويذكر آخر : " لأه كل واحد مع نفسه وبراحته . بس بلاش ناحية الحدود عند إسرائيل وليبيا . علشان لما بيمسكوا مركب هناك بيخدوه وبتتوقف من الصيد . بس بنروح هناك علشان السمك ساعات بيبقى قليل هنا بنروح هناك . إنما الحاجات دى بنسمع عنها فى البحار . وفى مناطق

الصيد الكبير . لكن إحنا عندنا حرية الصيد فى أى مياه إقليمية تبعنا مثلاً من مرسى مطروح لحد لما تروح إسرائيل . يعنى مفيش حاجة اسمها احتكار ولا عيلة تحتكر منطقة معينة لها مخصوص . ومفيش عندنا هنا الكلام ده . لأن كل واحد بيجرى وراء رزقه . ومفيش أماكن خاصة بكل عائلة . والأماكن الخاصة بكل عائلة فى الدهرة والشناوى أو المزارع . وهم بيشتروا الأرض أو بيأجروها من الحكومة . وبيصطادوا سمك . وكل معديه سكن للعيلة بتاعتها . وإحنا بنسرح معاهم . وفيه أخوات ٧ : ٨ أفراد بتسرح مع بعضهم . ولكن بنصيد مع بعض . لأن البحر كبير والكل بيشتغل مع بعضه " .

ويذكر إخبارى ثالث : " ان البحر كله بتعنا وبتاع أى مركب . ومفيش حد له الحق أنه يحوش أى حد أن ميصطدش فى أى حته . عشان البحر كله بتاع ربنا . بس ده بيحصل لو أى مركب عدت على حدود أى بلد تانيه بيحكموا عليها بالوقف . وده بيبقى غلط . وبيقى ساعات مقصودة من الصيادين عشان كل صياد وريس مركب عارف الحدود قوى . ودى كله بجى على دماغهم " .

ويذكر إخبارى آخر : " ما فيش حاجه كده فى البحر . دى الميه ملك للكل يعنى لو مركب راحت فى مكان تصطاد فيه محدش يقدر يقوله أنت بتعمل أيه هنا . يا عم البحر بتاع اللى معاه مركب . بس البحيرة هى اللى فيها ملكية . ودى بتبقى عيلات وكل عيله ملكه مزرعة سمك . وكل واحد محوط عليه وعامله ذى البحيرة وموقفولها . ولها حدود ومحدش بيصطاد فى مزرعة التانى . وكل واحد له مزرعته ويصطاد السمك بالفلايك أو الصبلانت أو الشابك . ودول أسافر للمركب الصغير أو الفلوكة . وعمر محد بقدر يصطاد فيها بالمراكب الكبيرة . عشان الميه فى (الشناوى) يعنى المزارع بجى كده نص متر بالكتير . وساعات بتوصل لتنين متر وشويه " .

ويذكر إخبارى آخر : " أنا ريس المركب ومطرح الرزق ما يكون بنروح له . بس زمان أنا فاكر إننا روحنا حته كانت فيها سمك . ولقينا الناس بيقول لريس المركب أنت أيه اللى جابكم فى ملكنا . بس مش فاكر فى أى حته ده كان زمان قوى . والبحر هنا للكل . وأى حد عاوز ينزل يصطاد يصطاد محدش يقدر يمنعه . ده لو البحر ملك حد تبقى خيبة بالويبه . يعنى خيبة سودا . يعنى كده الغنى هياكل الفقير . والغلبان اللى زى حالاتنا عمرهم مش هيكلوا " .

وذكر آخر : " لأ طبعاً مفيش حاجة من كده . كلنا أسر مع بعض متكاملة ونساعد بعض . مفيش عيلة معينة بتتحكم فى الرزق . ولو حد قالك كده يبقى كداب . لأة هوه البحر بتاع الكل .

بس ممنوع للصيادين ، الصيد إلا بعد كيلو من البر ، ولو فيه مناورات فى منطقة عسكرية بيبقى ممنوع الصيد فيها ، ودوت بيبقى فترة مش على طول ، لأ طبعاً ، البحر لنا كلنا يعنى ممكن أنا أروح لمركب ثانية ، ويباخذنى صاحبها ويشغلنى عنده عادى ، وفيه ناس بيبقى محتاجه بحرية بتروح نقول عايزين نسرح أو عايزين نشتغل معاك ، أما إذا كان طقم المركب كامل فيقول إحنا مش عايزين بحرية ، لأن طقمنا كامل ، وهما ١٢ نفر أما بقى للبحر هنا فهو اسمه النيل ، وكلنا بنطلع نسرح فيه يومين ثلاثة حسب الميزانية ، وبنسرح برده للبحر المالح ، ونشتغل هناك مافيش حاجة اسمها بحرك أو بحرى ، لأن البحر بيبقى للكل بيصطادوا فيه " .

ويضيف آخر : " لا عادى ، العزبة كلها بتشتغل مع بعض ، كلنا فى البحر واحد ومفيش مكان محدد لكل عائلة " ، ولكن ذكر إخبارى آخر : " أن هناك على الساحل أماكن تخص بكل عائلة ، فالتاجر يحاسب الصيد ، وعملية التجارة عادية لكل بائعى السمك يشترون منهم وهناك من يصطاد ويبيع براحته ، فقط التقسيم على الساحل ، والكلام ده ممكن فى البحيرة أو النيل ، إنما فى البحر بتاع العالم كله إحنا مصريين لينا مسافة معينة ، وبعدها البحر بتاع العالم كله ، ومحدش يقدر يقول دى منطقتى " .

وأكد إخبارى آخر : " والبحر مفتوح ، والصيد لجميع المراكب والصيادين ، ولا أحد يأخذ مكان لحسابه ، فالبحر مخصصة للجميع ، ولكن لا يجوز تعدى حدود الدولة ، مافيش حتة بتاعة حد ، البحر كله بتاع الناس كلها ، أى حد ممكن يصطاد من أى حته طالما المركب بتاعه مرخصة ومعاه رخصته يروح فى أى حته هوه عايزها ويصطاد ، لكن اللى لازم نراعيه هوه أن المراكب ماتبقاش جمب بعض قوى ، لازم يكون فيه فاصل بينهم مسافة معقولة عشان كل واحد يقدر يفرد الغزل بتاعه ويسرح بالمركب فى حته معقولة ، عشان أو المسافة بينهم قريبة قوى ممكن يخبطوا فى بعض أو الغزل يشبك مع بعض أو تحصل أى مشاكل ، بس أنا لو لقيت مركب قريبة منى وإحنا فى عرض البحر أتصل بيه وأقوله إن هوه يبعد عنى شويه ، عشان إيه نعرف نصطاد إحنا الاثنين كويس ، ومانعطلش بعض أو نضر بعض ، ومفيش عندنا الكلام ده ، ربنا خلق البحر للناس كلها تسعى فيه ، بس لو حد واقف فى حته وناس عايزة تصطاد فيها ميردوش ، علشان الكل مبيجيش على بعضه ، إنما بقى فيه اللى بيصطاد كثير وفيه اللى بيصطاد قليل ، ودبت أرزاق بتاعت ربنا " .

وذكر إخبارى آخر : " إن الساحل مقسم إلى عائلات ، وبها علامات خاصة وغير مسموح لأى غريب الصيد بها بالغزل ، أما الصنارة فعادى يصطاد بها فى أى مكان لو واحد اصطاد بغزل

بتبقى ساعة فى مكان غير مكانه سرقة ، ولو حصل بيبقى فيها دم ، أما الصنارة يصطاد بها فى أى مكان ومقسمة بعلامات " .

وهناك رأى آخر من بعض الإخباريين : " مفيش هنا منطقة خاصة بحد معين ، كله بيصطاد مع بعض ، ومن حق كل واحد يصطاد فى الحته اللى هو عازيها ، كمان الصياد ميقدرش يرتبط بمكان معين ، لأن عدد السمك فى المنطقة الواحدة محدود ، ولكل منطقة نوع معين من السمك فلام نغير الأرض ونشوف مكان تانى للصيد ، ومناطق الصيد بتاعه كل الناس ، وهى ملك للجميع، ومحدش يتدخل فى شغل التانى ، وبالنسبة لصنعتنا صنعه الشنشلة عايزة أرض نظيفة عشان الغزل ميتقطعش ، وبنمشى فى البحر لقامة " مسافة العمل " ٢٠ : ٤٠ قامة ، أما الجر فى أى قامة ممكن ٥٠ قامة أو أكثر " .

وذكر إخبارى آخر : " البحر ملك الكل ، وكلهم فهمين الأماكن من خبرة كافية الأماكن الخطرة والأماكن الصح ، ويفهموا قبل الريح ما تيجى من البحر بـ ٢٤ ساعة ، ويسافروا على النجوم ومعهم أجهزة مثل البوصلة ، إسكنديل يابانى فى عمق الماء يبقى ماشى على عمق الماء تحت المركب " .

وأكد رأى آخر : " البحر مش بتاع حد خالص ، ده بتاع ربنا وكل واحد له الحق فى الصيد فى المكان اللى يريحه ، واللى يلاقى فيه رزق ، بس فيه مناطق صخور ومناطق الحكومة محرجه علينا الصيد فيها دى بس اللى مبنصطادش فيه ، ومفيش حاجة اسمها احتكار أماكن فى البحر، والبحر ملك لكل الناس ، ده كمان فيه حاجه منتشرة بيننا عن الصياد وهو بيصطاد يقوم مستخدم اللاسلكى فى المراكب عشان يصطادوا مع بعض ، وفى تعاون كبير بين الصيادين على السراء والضراء ، فكمان لو فيه مشكلة واجهة الصياد يقوم بسرعة مستخدم اللاسلكى وبنده لباقى المراكب يجو عشان يساعدوه فى مشكلته وفوراً بيجوا يساعدوه ، والبحر ملكية عامة ، ومفيش أى شخص يحدد المكان بتاعى المهم ما نطلعش لوحدنا ، كلنا زمايل وبنسرح مع بعض ونرجع مع بعض ، افرض أن زميلى لقى سمك فى المكان اللى هو فى يتصل بى ويقولى إن المكان كذا فى سمك كثير ، والمسافة تكون بين المركب والمركب أقل ما يمكن المفروض ما يقلش ٢٥ متر عشان العدة ما تبوظشى " .

وأكد إخبارى آخر : " لا طبعا مفيش عيله محددة الرزق ده بتاع ربنا محدش يتدخل فيه ، لكن إحنا بنتعاون فى الموضوع ده ، لأن حياه الصياد صعبة ، واللاسلكى عندنا علشان نبلغ بعض

بمكان السمك ، مفيش عيله واحدة هى اللى بتصطاد ، ولو واحدة لقى فى حته معينة سمك بينادى علينا ، وفيه أنواع بنصطادها : الجمبرى ، الإستكوزا ، السمك الأحمر ، القرازى السمك الأبيض، السمك السويسى ، ومعظم السمك ده بيظهر فى النهار الصبح بدرى وسعات بالليل خالص ، والمكان اللى بنشتغل فيه الصبح منشتغلش فيه بالليل والسمك ساعات بيطلع طرى يعنى ضعيف ولو أتحط بيجيف ، المراكب الكبيرة الصنار هى اللى بتشتغل على السمك الأبيض والوقار والتونة ... والخ ، والمراكب الصغيرة اللى زينا بتشتغل على الجمبرى ، بس لو فيه كمية كبيرة بنخزنها فى الثلاجة ولو أن التجار مبيسبوش حاجة وبيخدوا الكمية كلها علشان الفنادق " .

وذكر آخر : " لا مفيش بحر بتاع حد لأن لما تخرجى من هنا معتيش تشوفى حد ، ولا حتى برود ولا حاجة بينك وبين الميه بس فى الساحل بس بيبقى فى كده، وممكن تنتقل وما نطلعش لوحدنا بس بيكون فى مسافة بين مركب والتانية ، لا طبعا مفيش البحر كله بتعنا وبتاع أى مركب ، ومفيش حد له الحق أنه يحكم على زميله ليه ميصدش فى الحته دى، علشان البحر كله بتاع ربنا ، بس ده اللى ممكن يحصل لو مركب أتعدت على حدود بلد ثانية يطبق عليها القانون طبعاً ويكون فى جزاء عليها ، ومافيش حاجة زى كده البحر بتاع الناس كلها يعنى لو حد رايح يصطاد فى حته ماحدش يقدر يقول له أنت بتعمل إيه، ولا رايح فين يروح يصطاد ومطرح ما هو عايز ، ولا فيه حد متعود يصطاد فى حته معينة ، أو المنطقة دى بيقف فيها كل مرة ، البحر بتاع اللى معاه مركب ويصطاد ، لكن بقى اللى فيها ملكية ده فى البحيرة علشان هناك فيه المنشاوى اللى هيه المزارع السمكية ، والمزارع دى بتبقى بتاعت ناس هنا ، هيه كل واحد له حته معينة محاوطها وعاملها زى بحيرة مقفولة وبربى فيها السمك ويصطاده ، ومحدش يقدر يصطاد من مزرعة الثانى كل واحد له مزرعته بيصطادوا السمك بالفلايك أو الصيلانى أو السنابك كلهم أسافر للمركب الصغير أو الفلوكه مش بيصطاد بمركب كبير زى دى ، لأن الميه فى المنشاوى دى مش بتبقى حوالى نص متر بالكتير والركب دى بتمشى على الأقل فى اثنين متر وشويه ، وده على الأقل " .

وذكر إخبارى آخر : " الكلام ده : كان زمان بس دلوقتى أنا عندى مركب غيرى معندوش ، وكمان على المركب ٨ عمال زى أولادى عايزين يأكلوا ومطرح ما يكون الرزق إحنا بنروح ، بس زمان إحنا مكان كان فيه سمك كثير لاقينا ناس بتقول لنا أنتم جاين هنا ليه ، لكن مفيش أماكن خاصة لكل عائلة ، لأن البحر مش ملك حد وله فيه خير فى البلد ، ولو فيه تخصص أو أماكن خاصة بيبقى البحر كله فى ملك الأغنياء والفقراء اللى زى حالات الصيادين مياكلوش " .

ثالثًا: مشاكل الصيادين:

١- المنازعات بين الصيادين وكيفية حلها :

حين يدرس علماء الأنثروبولوجيا القانون فإنهم يهتمون فى المحل الأول بالتعرف على الطرائف والأساليب التى يحل بها الناس مشاكلهم ومنازعتهم ، أى الوسائل التى يستخدمونها فى تنظيم حياتهم الاجتماعية بشكل يكفل القضاء على حالات المروق والإنحراف التى قد تستفحل بحيث يؤدى إلى هدم كيان المجتمع ، وكذلك الوسائل التى تكفل القضاء على أيه محاولات تصدر على أحد أو بعض أفراد المجتمع للتسلط ، وفى حدود هذا الفهم يمكن القول أن كل المجتمعات المعروفة لها نظمها القانونية ، كما أن لها وسائلها الخاصة المنظمة التى تستخدمها ضد الخروج على قواعد السلوك ومعايير الأخلاق ، وتؤدى فى آخر الأمر إلى تحقيق التواؤم مع الأنماط السلوكية المقررة ، وبالتالى إلى تماسك المجتمع [(١١)] .

أما عن بعض الآراء من مجتمع البحث فيقول بعض الإخباريين : « إن الخناقات اللى بيننا بسيطة ، وتبقى عادية يعنى واحد متنرفز وزعلان عشان السمك قليل والشغل ما فيش وساعات الوحد ، ما يطقش حد يكلمه ولو حد كلمة كلمة صغيرة تزعله ويتنرفز ، بس ريس المركب بيتدخل ويحلها ويتصافوا على طول وممكن نحلها بيننا وبين بعضنا ، بس الخناقات ديه ما توصلش للحكومة والحكومة ممكن تدخل لو المشكلة كبيرة ، بس لو مشاكل ثانية نحلها بيننا وبين بعضنا ».

ويرى إخبارى آخر : « بأنه الحمد لله ما فيش مشاكل قد كده ، ولو حصل الناس تروح المركز، بس قليل قوى اللى يحكم راجل كبير أو شيخ الصيادين ، والمشكلة بتتحل وكل واحد يبوس على رأس التانى وخلاص».

كما يؤكد إخبارى آخر : « بأن هناك مشاكل بس ما يعملش المشاكل غير الحريم ، ما تزعليش منى ، وبتخانقوا بسبب الحاجات الصغيرة عشان عقلهم صغير» .

ويقول أحد الإخباريين : « لو حصل أى مشكلة يخش الناس الكبار ، ويخلصها راجل كبير معلم كبير صياد كبير يكون واحد معروف وبيخلص كل حاجة ، وإحنا مع بعض ممكن نتشاكل ، والريس يصالحنا أو ندخل بينهم ونصالحهم ، والمشاكل دى بتتحل عن طريق الأهالى ، وساعات الحكومة لما تكون شركة فى المراكب ، وأنا مش قادر أخد فلوس عشان كده أروح للحكومة عشان نأخذ حقه» .

ويقول أحد الإخباريين : « إحنا عندنا مشاكل الصيادين كبيرة ، واللى يقدر يحلها الناس الكبيرة ، تقعد قعده ونشوف إيه اللى حنعمله ، وممكن توصل للحكومة ، بس دائماً معروف إحنا نحلها بالضرب ، وفيه بقى شكل الستات وسلفنى وسلفته وأمور الستات ديت » .

ويذكر آخر : « إحنا منروحش للحكومة خالص ، عشان الحكومة مبتديش الصياد حقه ، ده فى دول والصيادين واخده حقها تالت ومتلت ، وللصياد مرتب ثابت دا موجود فى دول أوربية ، والشرق يختلفوا مع بعض يمكن حلها ودى ، ويمكن عن طريق الحكومة » .

ويذكر آخر : « أى مشكلة هنا عندنا بين أى اثنين تكون مشاكل بسيطة أو أساسى مفيش مشاكل بيننا ، ولو صادفت نحلها وممكن الريس تدخل بينهم ويحلها ، لكن عمرها ما توصل للحكومة أو حد فينا يشتكى الثانى ، وإحنا كمان مبنعملش أى مشاكل مع الحكومة » ، بينما يقول إخباريين آخرون : « إحنا لو فى عندنا مشكلة بين الأهالى وبعضها نحلها بيننا وبين بعض ، والرجالة الكبار هم اللى يدخلوا ويحلوها ، بس لو كانت بين مركب ومركب تتشاكل وممكن توصل للحكومة لو خبطنا فى بعض أو حتى أى حاجة » .

ويقول إخبارى آخر : « بأن المشاكل قليلة ، ولو حصل مشاكل يحلها المخابرات على الساحل ، ولو مشكلة صغيرة يحلها الأهالى فى قعده مع بعض ، وبنلاقى أن الريس لما الناس تروح تشتكى له هو اللى يحاول يحل المشكلة بينهم، وهو أسمه (فتوحة) ، وإحنا اللى نرشحه ديه لما تكون أصحاب المركب والناس الكبيرة هى اللى تحل المشاكل بين الأهالى » .

ويختلف رأى إخبارى آخر بأنه لا توجد المنازعات والخلافات بين الأهالى بقوله : « مفيش خالص ، بس ممكن لو كان فيه الباقى من الناس يتجمعوا ويحلوا المشكلة ، والمشاكل بقى مع الحكومة الواحد منا يحاول يبعد عنها عشان الحكومة أكيد تكسب فى الآخر ، ونجد أنه هناك طرق حل للمشاكل حيث يوجد ناس كبار يحلوها ، إنما لو أتطورت المشاكل تتدخل فيها الحكومة أو مثلاً مركب ضبطت مركب وكسرت فيها حاجة يقوم صاحب المركب الأولى تصلحها فى حسابه ، وينفض الموضوع إنما لو فى مشاكل بين البحارة يقوم الريس يحلها وترضى الطرفين ، ولو مترضوش لازم واحد فيهم يتفصل من شغله ويسيب المركب ، ونجد أن الريس يصالح الناس على المركب ويهديهم بس المشاكل اللى بين الأهالى الحكومة هيه اللى تحله ، وفى عيلة مالهاش كبير ، وفيه عيلة لها كبير ، يعنى لو إننا كلت مع أخويا أحكم واحد كبير ، وفى ناس لا معندهاش كده فى اللى يروح يكتب بلاغ فى الحكومة ، وفى ناس تتسامح وفى لا ، وتبقى تبع الشغل زى يالا يا

عم شيل يروح يزعل شويه ، ويتعصب لكن بعد الشغل ما يحصلش حاجة ، والحاجة اللى تحصل فى البحر ماتروحش البيت كان الأول الناس متخلفين كان أى حاجة تحصل تروح للحكومة « .

وقال أحد الإخباريين : « لو حد أتشاكل نقوم نصالحهم على بعض أو متوصلش للحكومة ، عشان لو وصلت مش هننتهى ، وإحنا على طول نحاول نرضى بعضنا يعنى نتشاكل على آيه يا عنى» .

ويضيف : « ويمكن أن تكون المنازعات مع الحكومة ، زى مثلاً لما الحكومة حففت للمراكب حوالى شهر ونصف ، والقرار ده من حوالى ٣ سنين كل سنة شهر ونصف ، ده حرام لأن إحنا رزقنا يوم بيوم» .

ويرى الإخباريين : بأن « كل مكان فيه مشاكله ، وإذا كان فيه مشاكل لو كانت بسيطة تتدخل، ودى أو نروح لحد كبير دخل المشكلة بسرعة ، أما لو كانت كبيرة فنروح للحكومة عشان تحلها ، ولما المشكلة تكون بسيطة تخلص بسرعة ، والواحد يعمل حساب العيش والملح ، وممكن اللى يحل المشكلة الأهل ، ودايما الحكومة بنخليها للمشاكل الكبيرة » .

ويذكر أحد الإخباريين : « لو بين العيلات وبعضها يقعدوا يشكوا مع بعض، ويمكن يبقى فيها موت ، وبعدين يتصافوا وفى ناس تستعجل وتروح للحكومة ، والمشاكل اللى بين الصيادين تتحل ودى بين الريس ، وأى بحرى يروح يشتكى فى نقطة المخابرات ، والمشاكل بين الصيادين فى البحر بيصاد فيها ، ودى على المركب أو على البر ممكن نوصل للحكومة لو فيها ضرب أو أى حاجة ، وبنلاقى فى أى بلد بيجى الاثنين الكبار فى العيلة ونحل الموضوع ، بس شيخ الصيادين الحاج « فتحى رجب « ، لما يكون فى اثنين شركة فى مركب وهيوقفوا الشركة يدخل ويبيع المركب ويدى لكل واحد حقه ، بس الحكومة ملهاش دعوة ، ولو المشكلة كبيرة ، الكبيرة معانا نحلها ونشوف مين الغلطان ، تكون المشاكل دى خلافات فى الشغل ، ولو فى العيلة أبويا أو أخويا الكبير ، ونادر أوى لما نلاقى مشاكل توصل فى الشغل للحكومة ، ده أقصى حاجة عندنا يوم واحد خصام عشان ده إحنا ووشنا فى وش بعض» .

ويضيف أحد الإخباريين : « والله لو المشكلة صغيرة نعمل قعده ونحلها ، ولو كبيرة ممكن توصل للقسم ، وأنا لو أخويا يتشاكل ومفيش ضرب من لو غلطان ، وإحنا معظم الشكل نحله بالضرب ، والأهالى هى اللى تحل المشاكل ومنحاولش ندخل الحكومة في أى حاجة بين الأهالى ، إلا نادر قوى» .

يقول بعض الإخباريين : « أن الخناقات اللى بين الصيادين مش على طول ، والأهالى اللى بيحلها بس الحكومة وربنا ما يجيب خناق معاها أبداً . وطبيعة الصياد بأخذ حقه بإيده ، ولكن هنا فى المشاكل يبقى دور الريس الكبير ويعطوا له حساب ، ويحكموا له ويقولوا له حصل كذا وكذا ، وبخبرته يحلها وبحكمته يحل المشكلة ، وممكن توصل للحكومة لو كان فيها ضرب أو تعاوير ، ولقب شيخ الصيادين مالوش أهمية مجرد لقب بحكم السن » .

ويذكر آخر : « يعنى لو خناقة بسيطة من تحت رأس العيال الصغيرين ها تنفض بسرعة من الأهالى ، ولو كانت كبيرة شويه بين شابين بالمطاوى مثلاً ممكن توصل للحكومة ، وهى بقى اللى تتصرف ، يعنى لوحد ضرب حد تانى بيروح المركز » .

كما قال أحد الإخباريين : « لو مشكلة بين الناس وبعضهم يحلوها مع بعض ، بس هى قضائية يعنى تبقى صعبة بقوم بروح للحكومة ، وأى مشكلة فى المركب الريس هوه اللى يحلها ، والناس هنا علاقتهم حلوه مع بعض ، بس مفيش حلاوة من غير نار ، لو حصل حاجة نحلها بيننا وبين بعضنا من غير ما حد يشم عنه خبر ، لو مفيش حل تروح للحكومة وكل واحد يأخذ حقه ، دى آخر حاجة بقى » .

ويذكر إخبارى آخر : « يمكن تكون المشاكل دى فى الشغل ، واحد يشد براحة وما يشدش بقوة يزعق له ، وممكن واحد صغير يتكلم مع الكبير كلمة مش كويسه فيزعل ، ودايما مشاكلنا ما توصلش بره ونحلها بيننا وبين بعضنا ، ولو الصيد مخالف فى شباك ، ولو فيه مخالفات فى التصريحات التعليمات تبعتهم بتاعه الحكومة يبقى فيه مشكلة ممكن الصياد يتوقف عن العمل لمدة ٣ شهور ، والمشاكل اللى بين الأهالى تبقى حاجات بسيطة وصغيرة ، ويحلوها كده فى قعدة مع بعض والقلوب بتصافى ، ونادر أوى لما يكون فيه حاجة كبيرة ومحتاجين للمحاكم عشان يحكموا بنهم » .

ويذكر آخر : « بيجى الريس يشوف مين اللى بدأ ، ولو كان وحش يخرجوا من المركب ، ممكن يحل المشكلة بشكل ودى » . ويقول بعض الإخباريين : « أن هنا وهناك كل واحد فى حالة ، وعادى معاك ومفيش مشاكل بينه وبين أى حد تروح ، وتشرب الشاى معه ولا مفيش منازعات ولا مشاكل بين الأهالى ، وحتى كمان مفيش مشاكل بيننا وبين الحكومة .

ويؤكد آخر : « مفيش منازعات ولا مشاكل ، بس لو حصل نحلها مع بعض مننا فينا كده ، وممكن يحصل بس مش الدرجة اللى أنت متصوراها ، يعنى مثلاً يحصل تاتش بيننا وبين بعضنا

وواحد يغرق مين الغلطان ويجى ريس المركب يشوف مين الغلطان ويراضى الاتنين على بعض ، وما يتوصلش للأهل ولا الحكومة ، والحكومة ما تعملش أى حاجة فينا ، ولا تأذينى لأنها عرفه أن الحالة تعبانه خالص ، وربنا يا ينى يفرجها علينا أجمعين آمين يارب ، ولو حاجة بين الأهالى بعضها فيه ناس كبيرة فى البلد تحلها ، وبيكون قليل جداً لو الحكومة هى اللى حلتها ، وبالنسبة للأهالى كل واحد فى حالة ساعات ، ممكن ناس تختلف بس برجعوا يتصافوا ، لأن كلنا فى شغلانه واحدة ونخاف على مصالح بعض ، وطبعا فى ناس كبار ، ولو الناس مارجعتش على اللى هى فيه توصلها للحكومة ، ولكن أغلبية المشاكل تحل من نفسها » .

وقال أحد الإخباريين : « إحنا عندنا شيخ الصيادين ، بس هو كمان حرامى ، ومحدش بيحل المشاكل ، إحنا نحلها بنفسنا وساعات على طول يعنى يودى ديونه القسم ويبصوا فى البطاقة يلاقوا صياد يقوموا يضربوا ، وهو الصياد يكون وزير ولا بيه عيشتنا دلوقتى فى احترام لينا ، ولو مشاكل بين الأهالى بيحلوها بينهم ، بس لو حد ضرب التانى ممكن توصل للحكومة » .

ويذكر إخبارى آخر : « ساعات فى مشاكل نحلها ودى كده بنا وبين بعض ، وفيه بعض المشاكل توصل إلى الحكومة ، ويكون فيها ضرب نار وبتعمل قضايا ، وعندنا مشاكلنا بسيطة وعادية » .

يقول أحد الإخباريين : « يعنى أقول له شد الحاجة ديه ماشدهاش أزعل منه ، وإحنا نصالح بعض ساعات كده ، ونتصالح ده إحنا نأكل مع بعض ونتام مع بعض » .

ويرى أحد الإخباريين : « أنه عند ساعة المشاكل اللى بين الصيادين نكلم الشرطة فى المركب ، وإحنا نفض المشكلة والناس بلايمها عشان متشدش مع بعض ، والمشاكل إحنا نحلها بيننا وبين بعض ، وفى شيخ الصيادين بس هو اسم وخلاص ، ومبيعملش حاجة خالص » .

ويذكر آخر : « لو أنا اللى غلطان أروح أصالحه ، ولو هو اللى غلطان بيجى يصالحنى ، ولو اثنين يشاكلوا فى المركب بالموس أو يعوروا بعض تطلع على حرس السواحل » . ويذكر آخر : « المشاكل اللى بنا اللى بحلها الناس الكبار ، ومبتوصلش للحكومة أو تروح للريس وهو يحل المشكلة اللى بنا » . ويذكر آخر : « لو بنا وبين بعض إحنا نحلها ، سواء ممكن واحد لو صاحبنا قوى يصالحنا ، وممكن المشكلة توصل للحكومة لو كانت خناق مثلاً بالمطاوى » .

ويذكر آخر : « المشكلة اللى ممكن تحصل بنا هنا ممكن يكون واقفين على الجاز بيجى حد

يقف أمامنا يحصل شكل بينها ، وممكن يحلها الأهالى والراجل الكبير أو الريس صاحب المركب، والحكومة ملهاش دعوة بيننا وإحنا أهل مع بعض ، ولو فى مشاكل بين الرجالة نلاقيها بسبب قلة السمك ، ودايما أى مشكلة تتحل على طول ، وممكن الريس يدخل عشان يحلها وصعب قوى نوصل للقسم وممكن الأهل يدخلوا ، والمشاكل ما يتوصلش للحكومة مثلاً يجى واحد مستكبر تقوله تعالى ياحاج فلان ، وتقعد كل اللى لهم مشاكل لو ما اتخلتش سيوصل للحكومة، وفى كل الحالات الأوقات الإشكال يتحل ودى» .

ويذكر آخر : « دايما بنخش عشان بنصالح ، واللى عنده مشكلة مع حد ندخل عن طريق المصالحة ، ويتصالح مع بعضهم وريس المركب يصالحهم على بعض ولو متفكتش نطلعهم على البر ، وما فيش ولو فيه خلاف بين مركب وأخر فيه حكومة ، وزى ما أنتى شايفه فيه راديو على مركب يتكلم مع بعضهم » ، ويذكر آخر : « إحنا نصالح بعضنا مع بعض ، ولكن فى مشاكل يتوصل للحكومة بين رئيس المركب والصيادين ، ولما يكون فيه شكل بنا الحكومة برا متدخلش فينا إحنا حبايب نحل مشاكلنا مع بعضنا ، والمشكلة متكبرش لأن الحكومة ممكن تكبر المشكلة، لكن كبير العيلة هو اللى يحل المشكلة» .

٢- تعاونيات الصيادين بعزبة البرج وعلاقتها بهم:

تمثل تعاونيات الصيادين ، أو جمعيات الصيادين التى فى عزبة البرج ، ولها دور مهم فى مساعدة الصيادين على مواجهة مشكلاتهم ، وتيسير أعمالهم ومساعدتهم فى نشاطهم البحرى مع الحفاظ على حقوقهم من قبل الدولة والأفراد ومالكى المراكب ، وقبل الثورة كان هناك ما يعرف باسم (خفر السواحل) ، وهى من قبل الحكومة ويتمثل دورها فى التفتيش ومصادرة ما هو مخالف للتعليمات .

وعن علاقة الصيادين بالجهات الحكومية بالأخص علاقتهم بالهيئة العامة للثروة السمكية يقول الصيادون : « أن هيئة الثروة السمكية ليس لها دور يذكر فى حياتهم، أو فى حماية البحرية من التلوث وعوائق الصيد ، فهى لا تستخدم الكراكات لإزالة البوص وورد النيل فى تطهير البحرية مجانا ، بل تقوم بتأجيرها لأصحاب المزارع الخاصة الذين تمثل المناطق المحيطة بمزارعهم مناطق محظورة على الصيادين البسطاء ، أما فيما يتعلق بمخلفات المصانع والمزارع والصرف الصحى فيرى الصيادون أن الهيئة هى السبب الرئيسى فيما يحدث ، لعدم قيامها بأية خطوات إيجابية لوقف هذه المخالفات ، بالرغم من شكاوى الصيادين المتكررة ، بل بالعكس فهى

تبدى اهتماماتها فقط لأصحاب المزارع ، وهناك فساد كبير يحيط بالمسئولين فى الهيئة بإدكو ومساهمتهم فى تجفيف آلاف الأفدنة من البحيرة بشكل متعمد وبيعها لأفراد معينين ، هذا غير إصدار الهيئة لتصاريح صيد الزريعة فى البحيرة ، وتهديد الحياة البحرية ، وبالتالى أرزاق ودخول الصيادين الذين ليس لهم مصدر رزق غير مهنة الصيد التى توارثوها جيلا بعد جيل هذا فى نفس الوقت الذى تتعهد فيه أصحاب المزارع بالرعاية وتقدم لهم كل ما يحتاجون إليه من تسهيلات وخدمات .

وعن علاقة الصيادين بشرطة المسطحات المائية يؤكد غالبية الصيادين على أن قوات شرطة المسطحات المائية تمارس بطشها على الصيادين مجاملة لأصحاب النفوذ ، وبهدف الضغط على الصيادين وإجبارهم على ترك البحيرة ، حيث دأبت شرطة المسطحات المائية على إلقاء القبض على الصيادين دون جريمة أو خطأ ارتكبوه ، وتتعدى الشرطة على الصيادين وتحتجز مركب الصيد لمدة تتراوح بين ستة شهور وسنة ، ويظل الصيادون قابعين فى منازلهم دون مصدر رزق لهم ، وذلك بسبب عدم وجود الرخصة ، ويتم القبض عليه ويذهب إلى النيابة ، وتظل أدوات الصيد والمركب والشباك موجودة بالقسم مدة كبيرة ، وحتى عندما يتسلم الصياد معدات الصيد تكون أصبحت غير صالحة للصيد [١٢] .

وصيد السمك عمل شاق يحتاج ليس فقط إلى كثير من المجهود الفيزيقى، بل وأيضاً إلى تنسيق دقيق وإلى التعاون الوثيق بين أعضاء (فريق) الصيد الذين يخرجوا على مركب واحد، والذين قد ينتمون إلى أكثر من جماعة قرابية أو نيلية أو مكانية ، ومع ذلك فإن الانتماءات القرابية والقبلية كثيرا ما تثير مشاكل وصراعات بين الصيادين ، لأنها هى التى تتحكم فى أخر الأمر فى انتخابات مجالس إدارة جمعيات الصيادين ، فمجلس إدارة أى جمعية من هذه الجمعيات الخاصة بالصيادين يتألف من عدد لا يقل عن خمسة أعضاء ، ولا يزيد عن أحد عشر عضوا ، ونظام جمعيات الصيادين يتبع إشراف الهيئة العامة لتنمية الثروة السمكية ، كما أنها تخضع حسابيا للاتحاد التعاونى للثروة المائية ، وتتكون أعضاء الجمعيات من عدد من الصيادين لا يقل عن خمسين صيادا ، يتم من بينهم انتخاب أعضاء مجلس الإدارة بحيث لا يقل عددهم عن خمسة أعضاء ، ولا يزيد عن أحد عشر عضوا ، وتتولى الجمعية مهامها بطريقة تكفل تحقيق أكبر قدر من التعاون والتكافل بين الأعضاء ، وإن كان ثمة كثير من أوجه النقص والقصور فى الخدمات التى تقدمها معظم الجمعيات ، إما لقلة الموارد ، أو لعدم الإدراك الصحيح لما يمكن أن تقوم به الجمعيات لأعضائها بما يتفق مع المطالب الحقيقية، وبخاصة المطالب العاجلة للصيادين وعائلاتهم .

والواقع أن معظم الخدمات التى تقدمها جمعيات الصيادين تدور حول توفير المعدات والآلات وخيوط الغزل وما إليها من أدوات لازمة لممارسة الصيد. كما أنها هى التى تتولى استيراد (المواتير) من الخارج وتقدمها لأصحاب المراكب ، بحيث يدفع المستفيد ثلث الثمن مقدما ويقسط الباقى على اثنى عشر شهراً ، مع استبعاد الأربعة التى يمنع فيها الصيد . والصيادون أنفسهم يرون أن هذه الخدمات التى تقدمها جمعيات الصيادين أقل بكثير مما يجب أن تقوم به ، وصحيح أن جمعية الصيادين فى أبى صقل توفر بعض الخدمات الطبية والاجتماعية المحدودة ، وكذلك الاستشارات القانونية لأعضائها ، ولكن كل هذه الجمعيات لا تكاد تلعب دورا واضحا فى حياة الصيادين اليومية ، بحيث إن الكثيرين منهم يرون فيها عبئا ثقيلا عليهم وبخاصة حين يقارنون وضع هذه الجمعيات بما يحصلون عليه من المندوب من خدمات تمس كثيرا جدا من تفاصيل احتياجاتهم الشخصية والعائلية على السواء [13] .

وللمبحوثين أنفسهم آراء فيما يتعلق بجمعية الصيادين ، حيث يقول أحد المبحوثين : « جمعية الصيادين ما بتعملناش أى حاجة ، يعنى الفلوس بتاعتنا اللى المفروض تتوزع علينا بيأخدوها ويقسموها على بعضهم (اللى ماسكين الجمعية) ، ولا التأمينات كمان ، يعنى اللى بيطلع بطاقة صيادة ، يعنى مثلاً اللى يبقى عنده ٦٥ سنة يأخذ ٨٠ جنيه يعملوا إيه ده ، وبندفع فى الشهر ١٥ جنيه ، يعملوا إيه والنبى ، وأغلبية الصيادين فيها هاجروا عشان يعرفوا يعيشوا بين وحول البحر الأحمر ليبيا ، والبحرين ، وتصاريح المبانى بالرشاوى مفيش حاجة كده ، والبلد مفيهاش زراعة لأن الأرض حادقة يعنى بنشترى كل حاجة .

وفيما يتعلق بدور الحكومة تجاه الصيادين يذكر بعض المبحوثين أن : « الحكومة ما بتعملش حاجة ، يمكن تعوضنى عن المركب لو حصله حاجة لقدر الله بس لو عامل تأمين » ، ويقول أحد المبحوثين : « إن الحكومة عاملة نقابة للصيادين ، بس ولا كأنها موجودة ، وتعمل تأمين على المركب عشان لو حصل لها حاجة فى الرحلة ، ودورها مراقبة وليس بسيبو مساعدة » ، ويرى آخر أن الحكومة ملهاش دعوة بينا ، غفر السواحل بس كانوا ساعات يسبونا ليلتين ويفتشونا لحظة واحدة ، هى اللى كانت تعمل كده ، ويرفعوا زيادة عند اللزوم عشان فى مراكب كانت تدخل مع بعض » ، ويتفق مع ذلك مبحوث آخر بقوله : « لا يوجد غير حرس الحدود ، تفتيش وتتم على الأفراد لكل سنة ، والتفتيش البحرى يتم على سلامه المركب بس مفيش مساعدة».

ويقول مبحوث آخر : « إن دور الحكومة يتضح فى أن اللى ماشى صح تساعده ، واللى ماشى غلط تعاقبه ، وبعدين كتر خيرها فى الشتاء ، ونسمع صوت إسرائيل فى الراديو عشان النشرة

الجوية تكون صح » . ويذكر أحد المبحوثين قوله : « الحكومة طبعاً تأخذ الفلوس اللى جيه لينا ، وعندنا ضرائب ، وساعات يطلعوا لنا معاش ، بس دوت بعد سن الستين لو حصله حاجة والمركب لو عطل جمعية للصيادين تدى له قرض ، لكن الصياد العادى لو مات يبقى الله يرحمه ، وأهله يجوعوا بس ممكن الأهالى تساعد بعض ، ولو حصل حاجة للمركب يدونا قرض ، بس تخده ثانى ودلوقتى الحكومة منعت التراخيص وديت مشكلة والمراكب دلوقتى كترت ، وهى الحكومة بس عملت الجمعية للصيادين ، لكنها مش مكفيانا من قطع الغيار ، وهنا حقوق المراكب الصغيرة تضيع ، لأن الناس اللى عندهم مراكب كبيرة تأخذ الفلوس ، والرزق كله وتنسى الصيادين».

ويتفق مع ذلك مبحوث آخر بقوله : « الحكومة ما تعملش حاجة خاصة فى الوقت اللى توقفنا فيه عن الشغل ، عشان السمك الذريع المفروض تدينا فلوس على الأقل ، و الحكومة لها دور كبير فى خروج المراكب ، وفى حل مشاكلها فى الدفاتر وتساعدها » .

ويذكر مبحوث آخر : « لا إحنا سمعنا أنهم بعتوا فلوس للجمعية ، والجمعية خدتها ، والناس اللى مسئولة ، ما فيش ديمقراطية ، يعنى لو حبوا يدوا لواحد مش محتاج بس يكون قريبهم » ، ويرى أحد المبحوثين : أن الحكومة مالهاش أى دور ، وإحنا مشيين أمورنا بيننا وبين بعضنا ، وما نحتاجش من الحكومة أى حاجة » .

ويضيف أحد المبحوثين دور الحكومة فى « تأمين المركب والرخص والتفتيش البحرى وكارنيهات للمركب والكشف على المركب لصالح العمل ، ولا تقدم لهم خدمات وهمية ، تخدم نفسهم ، وجمعية الصيادين صورة ومفيش لها دور ، وهى عملية سمسرة » .

ويقول آخر : « هم بيحاربونا مش بيساعدونا ، وده لدرجة أنهم يفتشوا المركب وميلقوش حاجة يقوموا يخدوا سمك لنفسهم ، ملهاش دعوة ، ومفيش أى خدمات بين الحكومة والصيادين ، واللى يتعامل معاه التاجر اللى يأخذ السمك منه». ويضيف آخر : « الحكومة متعملش حاجة لنا ، بس صاحب المركب يدوخ عشان يجيب رخصة ، لأن المراكب بقت كثير » .

ويضيف مبحوث آخر أن «دور الحكومة يتمثل فى إعطاء مجموعة من الإرشادات ، مثل ممنوع الأماكن الخطرة بالنسبة لينا ، وما تعملش فى أى حاجة تطلع من البحر ، ربما تكون صاروخ أو قنبلة ، وممنوع نعدى الحدود الإقليمية ، وغالباً مفيش اختلاط بين الحكومة والصياد غير ساعة ما تضطر الظروف ، لأن فى صيادين وحشة ، لكن مش ممكن تعمل حاجة كويسه ، ولو فيه

إخبارية عن تهريب ممكن تبهدل المركب وتكسر فيها حاجات كثيرة ، وييجوا يقبلوا كيان المركب كله ويجيبوا عليها واطيها » .

ويلخص أحد المبحوثين دور الحكومة بقوله : « هيه تصرح لهم بالصيد فى الأماكن اللى هما عايزنها ، وهيه اللى وضعت قانون وقوف المراكب ، وكمان لما تبقى فيه مراكب ممسوكة فى الدول الأخر ، وناس صيادين محبوسين فى السجون تتدخل الدولة عشان ترجعهم لينا ثانى ، بس ده يأخذ فترة طويلة ، و لازم يكون للمركب رخصة وكشف يسجل فيه أسماء اللى على المركب ، ويكون فيه ميعاد السرحة ، وميعاد للعودة ويقوموا غفر السواحل بالتفتيش للمركب بالكامل . و كل مركب مهما صغر أو كبر له أوراق بالحكومة (التفتيش البحرى) ، والمركب يتدفع له تأمينات ورخصة وترخيص الملاحة ، ولما يخلص ورقها نجددها كل سنة ، وفيه تصريح روتينى عشان يأخذوا منا فلوس وخلاص كل سنة ٥٠ جنيه ، فالمركب ما يتربطش بالحكومة غير فى الحاجات دى بس ، ولازم ورق المركب يكون سليم عشان يسرح ، واللى يديله ورقه كامل مخابرات حرس الحدود عشان يسرح به ، وفيه ناس تعدى الحدود وتروح عند غزة وإسرائيل ، ولكن فيه لانشات سريعة ممكن تسبق أى مركب وفيه ضابط مسلح ، وفيها مدفع وتبقى المركب مش بينه بالعين المجردة لكن هم يفتشوها ، وفيه ناس من اللى اتمسكوا والضابط بيحذرهم شفوى ، وفيه ناس تأخذ المركب وفيه ناس تحكم عليهم يرموا السمك اللى معاهم فى البحر ، وهم بيعملوا كده لأن هناك أرض مرتاحه مش دهيه ، فالسمك كثير واللى يتمسك منهم ومراكب بتيجى ومراكب تديلهم السمك ، ويسبوها لكن فيه مركبين راحوا على حدود ليبيا والمركبين كبار وممسوكين على الحدود ، وهم فى حدود ٨٠٠ ألف جنيه وأصحابهم اتحبسوا ٣ شهور ، وحرس الحدود هو المسئول عن التفتيش (السقالة)، وكتيبه حرس الحدود مسئولة عن سرح المركب ، والتفتيش ممنوع بالليل والمركب تبقى جايه على السواحل تنزل المركب ، والمركب عشان المخدرات يتفتش عند المكنة والثلاجة ، وتحدد لنا إن إحنا نشتغل قبل البردويل ٧ قيم مثلاً » .

ويقول إخبارى لآخر : « بالنسبة لنا الحكومة ما لهاش أى دور ، أدفع تراخيص وأعمل أبه بتوع مصلحة الضرائب ، وممكن ٣٠ ألف ضرائب ياريت الواحد يوفر ليهم ، ومفيش غير كده ، وبتوع التفتيش البحرى ينزلوا يشوفوا الرقم بتاع المكنة ، وأوات التجارة والحريق ويتمموا عليها وده عشان مصلحتنا برده فى صالح الصياد » ، ويقول مبحوث آخر : « الحكومة تسبنا نسرح وتوفر لنا الغزل ، الهبوا اللى هما مانعين استخدامه ، وسايبين المراكب اللى جيه تصطاد بيه من عندنا ، وأنهم ما يعاقبوش اللى يستخدم الغزل ده مننا » .

ويرى مبحوث آخر أن « دور الحكومة تأخذ ضرائب على المركب ، وبرده معكسانه فى البيوت تأخذ مياه غالية وكهرباء غالية » ، ويختلف آخر بقوله: «متعملش لنا حاجة ، وتوفر لنا الجاز والغاز والثلج والمياه وتمويل المراكب ، ونقابة الصيادين لو إن فى شهور الصيد إلى نلقيها معتمدة على دخل الصيد فى البحر تديهم مساعدات وسلفيات مالية ، ويعدين لما ينزلوا البحر يجيبوا يرجعوا الفلوس دى» .

ويرى تقرير تم إعداده عن أوضاع الصيادين فى مصر أن هناك عددا من التوصيات يجب اتباعها لتحسين أوضاع قطاع الصيد وحماية الصيادين فى مصر ، حتى يتم إصدار تشريع بديل يؤدى لتحسين وتنمية هذا القطاع ، ويحمى حقوق المنتجين لهذه الثروة ، وأهم هذه التوصيات هى :

١- إنشاء قاعدة سمكية ومنتظمة ، على أن تكون متاحة للباحثين والمهتمين بدراسة الثروة السمكية دون تعقيدات روتينية ، وعلى الأخص حجم الثروة السمكية وتوزيع أعداد وحدات الصيد وتراخيص الصيد وجمعيات الصيادين ومناطق الصيد المختلفة ، وبيان تكاليف الإنتاج على مستوى الحرف والمناطق المختلفة .

٢- منع طرق الصيد المخالفة للقانون ، مع التشديد على توقف عمليات الصيد فى فترات التوالد ونمو الزريعة .

٣- الإيقاف الفورى لعمليات تجفيف البحيرات وسرقة الزريعة ومعاقبة موظفى الهيئة المتواطئين عن تطبيق القانون .

٤- ضرورة العمل على سرعة إزالة أسباب تلوث المصايد ، لما لها من تأثير سلبى على المخزون السمكى ذاته ، أو على البيئة التى تعيش فيها الأسماك ، ووقف كل وسائل إنتاج الأسماك المخالفة للقانون ، وتشديد الرقابة والتطبيق الصارم لقانون البيئة .

٥- إنشاء صناديق تنموية فى قطاع الصيد ؛ لتنمية وتحسين أوضاع الصيادين ، وكفالة حق تأسيس الجمعيات التعاونية وروابط الصيادين البحرية دون تعقيد الإجراءات ، ووضع القيود ووقف التدخلات الإدارية فى أنشطة الجمعيات .

٦- إعطاء الأولوية فى توزيع المزارع السمكية على شباب الصيادين .

٧ - توفير الرعاية الاجتماعية والصحة للصيادين ، وزيادة معاشاتهم ووقف إهانتهم من قبل شرطة المسطحات المائية .

٨- العمل على وقف التضارب الموجود بين بعض الجهات التى تشارك فى إدارة وحماية البحيرات .

٩- وبالنسبة لبحيرة إدكو والمنزلة يوصى التقرير بوجوب تطهير مياه البحيرتين ، ووقف تعدى أصحاب المزارع السمكية على مياه الصيد الحر ، ووقف إلقاء الصرف الصحى والصناعى الملقى فى مياههم ، ووقف صيد الزريعة والسماح للصيادين بتشكيل جمعيات وروابط مستقلة لحماية حقوقهم فى التنمية والمشاركة.،

هذا وقد تقدم مركز الأرض لوزير الزراعة ورئيس هيئة الثروة السمكية بتوصيات التقرير ، وذلك لتنمية قطاع الثروة السمكية بالبحيرتين وتحسين وحماية حقوق الصيادين فى الصيد الأمن والعادل والحياة الكريمة اللائقة ، ويطالب المركز مؤسسات المجتمع المدنى بالتضامن مع الصيادين لوقف الانتهاكات التى يتعرضون لها من شرطة المسطحات المائية لكفالة حقوقهم فى الأمان والحياة الكريمة اللائقة (١١) .

مراجع الفصل السادس

١- أحمد أبو زيد : مرجع سبق ذكره ، ص ١٤٨ .

٢- مجلة المصور : ص ٧ ، ٢٠٠٨/٦/٢٧ .

٣- الوطنى اليوم : ٢٠٠٨/٥/٢٧ ، ص ٢ .

٤- الوطنى اليوم : عدد ١١٢ ، ٢٠٠٨/٧/٢٢ .

٥- رئاسة مجلس الوزراء ، جهاز شئون البيئة : إنجازات الفرع الإقليمى لشرق الدلتا بالمنصورة فى الفترة من ٢٠٠٦/١/١ إلى ٢٠٠٦/١٢/١ .

٦- حامد أحمد فراج : مرجع سبق ذكره ، ص ص ٨٨ – ٨٩ .

٧ - جريدة الكرامة : ص ٤ ، ٢٠٠٧/١/١٦ .

٨- عادل عبد الغفار : تلوث البيئة ، مقال منشور بمجلة المحليات « الإنسان والبيئة » العدد ١٣ ، مطابع الهيئة العامة للاستعلامات ، القاهرة ، ٢٠٠٣ ، ص٢٦ .

٩- جريدة صوت الأمة : ص ١٢ ، ٢٠٠٧/٢/٥ .

١٠- جريدة المصرى اليومية : ص ٢ ، ٣ /٢٠٠٧/٣ .

١١- أحمد أبو زيد : مرجع سبق ذكره ، ص ٤٤٧٠

١٢- الخريطة المعلوماتية الشاملة عن القرى والأحياء الشعبية لمحافظة دمياط : وزارة التنمية المحلية ، يناير ٢٠٠١ .

١٣- مركز الأرض لحقوق الإنسان : أوضاع الصيادين ، البحيرات فى مصر « مراكب الرزق القليل تغتالها شرطة المسطحات وسياسات الخصخصة والإقطاع المائى » الزمن المتغير ومجالس إدارات جمعيات الصيادين تتغير ، سلسلة الحقوق الاقتصادية والاجتماعية ، العدد رقم (٤٧) ، القاهرة ، يونيه ٢٠٠٦ .

الفصل السابع

الحيـاة الاجتماعيـة

وعلاقتها بمهنة الصيد

في عزبة البرج

أولاً : العلاقة بين الاقتصاد والمجتمع :

يعتبر الحديث عن الحياة الاجتماعية ، وتقييم المستوى الحضارى لمجتمع من المجتمعات ، غير صحيح دون ربط ذلك بالحياة الاقتصادية ، ونقصد بها نشاط هذا المجتمع فى كافة الأعمال والمهن ، زراعية كانت أمْ صناعية ، وما يتبعها من تجارة وحرف متعددة ، وما يلحق بذلك من تعليم وثقافة وموروث حضارى وموقع جغرافى بكل خصائصه ومميزاته .

فالاقتصاد القائم على النشاط الزراعى فى الريف مثلا ، أو فى الدول التى تعتمد على الزراعة بدرجة كاملة ، تكون الحياة الاجتماعية والمستوى الحضارى والفكرى عند السكان ، ذات صلة وثيقة بهذا النشاط من حيث : دخل الأسرة والعادات والتقاليد والعلاقات الاجتماعية والمعتقدات ، والعلاقات بين الرجل والمرأة وكافة عناصر ورموز المجتمع وطبقاته ، والتى يأتى فى أولها ملاك الأراضى ، وكل حسب مساحة أرضه وما تدره تلك الأرض من دخل وثروة ، وتتدرج بعد ذلك الطبقات على أساس من يملك ومن لا يملك والحرفة والمهن التى تنتهى إلى طبقة عمال الزراعة المعدمين وخدمة الأسياد [1] .

وبنفس الكيفية تأتى المجتمعات المختلفة التى تعمل ، أو تعتمد على ، الصناعة أو التجارة أو عليهما معاً ، أو تلك التى تعتمد على التكامل فى كافة الأنشطة الاقتصادية والحرف والخدمات ، ويكون بنفس القدر المستوى الاجتماعى وحياة البشر والعادات والتقاليد والموروث الحضارى ، ويكون الدخل العام بداية من الأسرة وصولاً إلى موازنة الدولة هو الأساس ، مع انفتاح

الثقافة والتعليم فى تحديد شكل المجتمع وأسلوب حياته وعلاقاته ورقيه الحضارى . وفى النهاية تأتى السياسة التى تستمد قوتها وصحة نظرياتها من قوة المجتمع الاقتصادى ورقيه الحضارى ويكون الحاكم وشكل الحكم هو أحد إفرازات العملية المحسوبة بدقة بالغة . ولا يمكن إغفال أثر الموقع والمناخ والبيئة فى تشكيل حياة البشر وسلوكهم وخصائصهم البشرية . وبالتالى حياتهم الاجتماعية [2] .

ثانيا : عزبة البرج مجتمع صيادين :

نحن هنا بصدد الحديث عن الحياة الاجتماعية فى عزبة البرج ، من حيث شرح الحياة الاجتماعية وسكانها ، وأثر العوامل المختلفة التى شكلت تلك الحياة التى تختلف فى بعض تفاصيلها عن مجتمع مدينة دمياط ، وتختلف فى أكثر تلك التفاصيل كلما ابتعدنا عن الساحل واتجهنا إلى داخل مصر فى القاهرة وكافة المدن خاصة فى صعيد مصر ، ولا يمكن أن نغفل ما ذكرناه قبلاً عن أثر النشاط الاقتصادى والحرفة على الحياة الاجتماعية للبشر فى كل مكان .

فمجتمع عزبة البرج مجتمع صيادين [*] ، فأكثر من ٩٠٪ من السكان يعمل فى مهنة الصيد فى البحر والبحيرة ونهر النيل ، والنسبة الباقية ١٠٪ تعمل فى خدمة هؤلاء الصيادين، سواء كانوا في تجارة أم فى حرف وخدمات مختلفة ، سيكون أغلبها ملحقا بأعمال الصيد وصناعة السفن وتجارة الأسماك وغيرها [3] .

ولم يكن لسكان عزبة البرج خيار فى تحديد تلك المهنة ، فموقع العزبة حدد هذا الاتجاه ، فهى على شكل شبة جزيرة يحدها الماء من ثلاث جوانب من الشمال البحر المتوسط ومن الشرق بحيرة المنزلة ومن الغرب نهر النيل [4] ، فالسكان مدفوعون دفعاً لنزول البحر بحكم هذا الموقع المتميز ، والذى هو هبة من هبات الطبيعة ، كما أن مهنة الصيد انتقلت إليهم عن الآباء والأجداد ، فهى حرفة أصلية ولهم فيها الخبرة الطويلة ، وأصبح بينهم وبين البحر عشرة ولغة حياة ، والأهم من ذلك أن من البحر جاء رزقهم وتحدد دخلهم وبالتالى مستواهم الاجتماعى والحضارى .

وقد امتلك بعض صيادى عزبة البرج مراكب للصيد ، وهم لا يشكلون بوصفهم ملاكاً تميزاً كبيراً عن البحارة والصيادين ، فصاحب المركب يكون أحياناً هو ريس المركب ، وأحياناً ينيب عنه أحد الصيادين المقربين الموثوق فيهم، ووظيفة ريس المركب إن كان صاحب المركب أو نائبه تنحصر

(*) يمكن أن ترى صورة لعزبة البرج تؤكد أن مجتمع عزبة البرج هو مجتمع صيادين حيث تنتشر مراكب الصيد في كل مكان ، وذلك بالعودة إلى الملاحق الخاصة بالصور ، صورة رقم : (٨٠) .

فى القيادة والتوجيه وتوزيع العمل ومراقبته ، وعليه أن يكون حكيماً قريباً من الصيادين متعاوناً معهم ، كما أنه هو المسئول عن تنفيذ تعليمات خفر السواحل ومراعاة كافة الضوابط المطلوبة عند الخروج إلى أماكن الصيد فى البحر فى المياه الإقليمية أو الدولية ، كما أن ريس المركب يتفق على الأتعاب والأجور للبحارة ، وهى فى الغالب معروفة على امتداد تاريخ أعمال الصيد ، وإن تغيرت قليلاً من فترة إلى أخرى ، وكله فى النهاية يكون حسب الاتفاق [5] .

وفى كثير من الأحيان تكون ملكية مراكب الصيد على شكل أسهم ، وهذه الأسهم يتملكها مجموعة من الصيادين القادرين على دفع قيمة الأسهم حسب سعة مركب الصيد وقوته وتطوره[6] . وهؤلاء الملاك تميزوا فقط فى حصولهم على دخل أكبر ، ولم يكن بصورة مبالغ فيها ، وهذا حق لهؤلاء الملاك فهم ملاك وسيلة الصيد والمسئولون عن الإدارة والنشاط ، وبالتالى مواجهة المخاطر، وقد حقق بعض هؤلاء مكاسب كبيرة لقدرتهم الواسعة ونشاطهم وخبراتهم فى أعمال الصيد والدراية بأحوال البحر ومناطق تجمع الأسماك ذات القيمة العالية ، والتى يتبع فى صيدها وسائل صيد معروفة [7] .

وانعكس دخل أصحاب أسهم وملاك تلك المراكب على حياتهم الاجتماعية فى العقود الأخيرة من القرن العشرين ، فامتلكوا محلات للسكن فى شكل فيلات أنيقة أو عمائر فاخرة ، كما امتلكوا عقارات مختلفة ومحالاً للسكن فى رأس البر ودمياط وفى أماكن أخرى ، ولا يمكن القول: إن ملاك السفن مثلوا طبقة فريدة فى عزبة البرج ، وذلك بالقياس للطبقات فى مجتمعات أخرى أكثر تنوعاً وثراء فى الحرف والنشاط الاقتصادى ، مما جعلهم يمتلكوا آلاف الأفدنة أو عقارات كثيرة ، فإن هذا المثل فى عزبة البرج يختلف تماماً ، ذلك أن هؤلاء الملاك للسفن أو لأسهمها كانوا يعملون مع البحارة ويشاركونهم فى كل أعمال البحر وحياته ، وهم منهم ورفاق فى طريق بحور الصيد ، ويأكلون على المركب من طعام واحد ويتخذون لأنفسهم فراشاً واحداً ومجلساً واحداً، والفرق فقط فى أن هؤلاء الملاك يأتى تميزهم فى زيادة نصيبهم الذى يتوازن مع حجم ملكيتهم ورأسمالهم فى وسيلة الصيد .

إضافة إلى ذلك كفاح ملاك سفن الصيد ومجتمع الصيادين الذى جعل منهم نموذجاً للتراحم والتعاون المشترك فى الحياة الاجتماعية والعملية ، وهمتهم العالية لتطوير صنعتهم ومراكب الصيد ، وأصبح مجتمع صيادى عزبة البرج فخراً لكل منطقة دمياط ، وحول ذلك كتبت أخبار دمياط ما يلى : « عمل واحد هو الذى تطور فى منطقة دمياط ، وسار فى طريقه ، إنه صيد الأسماك فى عزبة البرج ، مراكب الصيد بشراعاتها البيضاء اختفت إلى غير رجعه بعد أن ركبت

فيها الموتورات الحديثة تشق العباب من أجل مصر ، من أجل زيادة الثروة السمكية . مجتمع الصيد في عزبة البرج . إنه مجتمع الأبطال الذين يسهمون بكل قوتهم لإنشاء مراكب صيد حديثة مجهزة بالشباك وأدوات من أجل الرزق الحلال . التعاون كبير بين أصحاب المراكب بالعزبة ، فأصحاب المراكب هم الصيادون . فتجد الميكانيكي هو أحد أبناء صاحب المركب . فكلهم من نسيج واحد وتعاون خلاق (٩) .

كما أن هؤلاء الذين امتلكوا مراكب الصيد الآلية هم من الصيادين المجتهدين الذين أثبتوا بخبرتهم واستثماراتهم قدرتهم على خلق حياة اجتماعية أكثر ثراءً وشهرة في الاجتهاد في أعمال الصيد وتطويره . وأن بعضهم استطاع بالخبرة أن يحقق تلك المكانة الكبيرة في عالم الصيد بعزبة البرج . ومن أمثلة هؤلاء الحاج محمد مايلو . وكتبت عنه جريدة أخبار دمياط ما يلي : « تحية خالصة إلى الحاج محمد مايلو . الصياد الأول في عزبة البرج . الرجل الذي يعمل الكثير من أجل هذه الصناعة . ويقلل من صعابها . ويمد أسطول الصيد إلى مواطن السمك . لم يبخل مرة واحدة على الشاطئ . وعاش في البحر . أنها التجربة الثرية . والتفاني من أجل التفوق في الحياة وخدمة زملائه الصيادين (١٠) » .

مجتمع صيادي عزبة البرج يتسم بأنه مجتمع نسيج واحد . معظم أعضاء المجتمع من الصيادين الذين يعملون في مهنة واحدة . ويشاركون بعضهم البعض في رزق واحد وهو رزق البحر الواسع الممتد والفسيح . فلم يعرف هذا المجتمع الطبقية التي عانى منها بعض شرائح المجتمع داخل مصر مثل الريف الذي عانى من طبقة الملاك التي امتلكت الأرض ووسائل الإنتاج . وعاش السواد الأعظم من فلاحي القرية في خدمة هؤلاء الملاك الذين كانوا أسياداً قبل الثورة . ولم يأخذ الفلاحون المعدمون من كد عرقهم إلا ما يسد الرمق علاوة على قسوة المعاملة وظلم الحياة (١١) .

أما في عزبة البرج فإن رزق الصيادين على الله . وهو متوفر في البحر الواسع . وعليهم الاجتهاد والتعاون . وبقدر النشاط والهمة يكون الرزق والصيد الوفير . والفرق كبير بين من يكون رزقه على الله . ومن يكون رزقه بيد العباد . وكانت تلك ميزة كبرى ونعمة من نعم الله عايشها مجتمع عزبة البرج على طول تاريخهم الطويل في عالم البحر ونشاط الصيد .

ونسبة الـ ١٠٪ الباقية من سجل تعداد صيادي عزبة البرج ، فإنها قد عملت في حرف وأعمال مكملة لنشاط الصيادين الذين مثلوا نسبة الـ ٩٠٪ ، فهؤلاء منهم صناع السفن وأربابها التي انتشرت على ساحل عزبة البرج (١٢) .

ثالثاً : حياة الصياد اليومية :

يقول أحد المبحوثين : « إن ثلثي عمر الصياد في البحر ، ويتأخروا لحد المغرب ، والشباب هما يروحوا رأس البر العمل هناك » . ويؤكد آخر على هذا بقوله : « حياتي في البحر ، ولو قعدت عشر أيام في البحر يقعد يومين في البيت ، يعني بقضي حياتي كلها في البحر على المركب » . بينما يقول آخر : « إحنا نطلع من الساعة ١ أو ٢ ظهراً ، ونرجع ثاني يوم الساعة ٨ صباحاً ولو في قطع في الغزل نرقعه ونرتاح وننام . وممكن نسهر ؛ لأننا نمشي ٥ - ٦ ساعات لحد ما نوصل المكان اللي إحنا رايحين فيه ، وننزل الحبال بالهلب في المياة عشان نقف ، ونقوم نشتغل من الساعة ١٢ أو ١ صباحاً لحد الفجر ، ونيجي هنا ونقف ونرتاح لحد الساعة ١ ظهراً ، وبعدين نعيده ثاني . وراحتنا تكون من يوم ١١ في الشهر العربي لحد ٢٠ عربي عشان يكون القمر موجود ، وإحنا شغلنا يكون في العتمة ؛ لأن القمر ميخليش السمك يتجمع . وتكاد تكون حياة الصياد كلها في البحر في الصيد . وفي الوقت اللي ما بنرحش فيه نكون قاعدين هنا في المركب أو نأخذ العيلة نفسحهم بالمراكب . أو نخرج بيهم في رأس البر . وإحنا نشتغل على المركب حوالي ٢٠ يوم وأكثر . ونكون في البيت ٣ أو ٤ أيام بس يعني الشغلة ديه كلها تعب ومشقة » .

ويروى أحد الإخباريين قوله : « إن العمل على المركب يكون على النحو التالي : نقوم حوالي الساعة ٧ ، وعلى المركب نقسم نفسنا ، ولو ٨ أنفار نبقى صاحيين و٤ نايمين ولما نقوم نشد الشبك بالونش ، ويبقى التعب مش قد كده ونقضي السمك وراء ، ونقفص السمك الكبير لوحده والصغير لوحده ، وننزله التلاجة ونكسر عليه التلج وبعدين اللي كان نايم يصحى ، وفي حالة المركب العربية بروح على رزقي الساعة ٦ ونصف أوصل الساعة ٧ ونصف ، أو ٨ أنزل المركب وأرمي الشبك ، وأستنى ساعتين جاب مجيش ده رزق ربنا ، نرجع من على الكوبري ونروح » .

وتوجد وجهة نظر أخرى لأحد المبحوثين تتمثل في قوله : « ممكن نصحى الساعة ٢ الظهر ؛ لأننا نشتغل بالليل ونبطل الصبح ، وأول لما نصحى نأكل ونفطر ، وبعدين نشتغل إذا كنا هنجهز المركب للسفر ثاني أو نرقع الشبك أو نشتغل شغل كثير قوي ، والعمل على المركب نجد الليل شبه النهار ، في ناس تكون ورديتها الصبح تصبح الصبح وتنام بالليل ، وناس ورديتها بالليل تنام الصبح وتصح بالليل ، والنائم يصحى والصاحي ينام هي ديه حياتنا » .

ويروى أحد الإخباريين من الشباب أنه : « بيصحى الساعة ستة ونصف يجي المركب أشوف شغل المركب الساعة ٧ ، وأشوف النجارين والبهياجية بعد لما أخلص أروح أتشطف وأتغدى ،

ولو ورايه مشوار أقضيه ، وأروح لخطيبتى بعد المغرب لحد الساعة ١٠ أو ١١ بالليل ، وبعد كده ممكن أروح القهوة وأروح بعد كده البيت الساعة ٢ ونصف أو فى الصيف ممكن أروح الساعة ٢ وأنام».

وهناك رأى لأحد المبحوثين العاملين بعزبة البرج وهو من سكان رشيد : « بأن العمل على المركب يعنى مثلاً نوصل نعد تنضف المركب ونشطف ، وننزل تأخذ من الريس عشرين جنيه لحد ما تحاسب ونطلع على رأس البر تقضى شويه على المياه وبعدين نرجع رشيد بقى أقعد مع اخواتى وأمى وأبويه عشان بعد كده نطلع ثانى».

أما أحد سكان عزبة البرج فيرى أن : « الصياد يخرج ٦ صباحاً يسعى على رزقه فى شغله يكن يصطاد ، وممكن ما يصطادش خالص ، وممكن يروح يتغدى فى أى وقت يرتاح خالص ، وبعدين يشتغل فى الشبكة وبعدين يصلى وينام ، وممكن أيضاً يصحى الصبح إذا كان عنده شغل يعمله ويدهن المركب أو الغزل والمكنة ، وبعد كده يخلص شغله ساعات يجى من الساعة ٨ لغاية الساعة ٢ ، وده مش دائماً ، وبعد ساعات يمشى على البحر ، وبعد كده وساعات ده يكون حسب الشغل الموجود ، والصيادة أوحش شغله لأننا كا اللى حولينا بحر».

وتختلف الآراء من حيث التوقيت ، ولكن طبيعة العمل واحدة ، فنجد من يقول: « أصحى من النوم الساعة ٤ الصبح ، وبيجى المركب الساعة ٦ الصبح ، يخلص أشغاله ، والظهر يروح البيت ، والسفر يكون الساعة ٧ والرجوع حسب قدره ربنا » ، ويرى آخر قوله : « أخرج من البيت الساعة ٧ ، وباجى المركب وبشتغل ٣ ساعات ، وبعدين أطلع أجيب الغذاء بتاع أهل بيتى عشان السرحة الثانية وبعدين أتغدى ، وأرجع ثانى إذا لقيت شغل بشتغل ، وإذا ما لقتش بروح عشان أجى للسرحة الكبيرة».

ويقول بعض المبحوثين : « إن فى الغالب معظم الأيام نكون فى البحر، ونقسم العمل ورديات، وفى أوقات الراحة نقوم الصبح ونجى نعد فى المركب شويه ، وبعدين نروح البيت عشان الغدا ، ونريح معظم الوقت لأننا بنتعب فى البحر » ، كما يرى أحد المبحوثين قوله : « أنا بخلص زى ما أنت شايف ، أروح استحمى وأقبض ، وبعدين اروح أتفسح فى رأس البحر ، وأقابل الناس ولو عايز أشترى حاجة أشتريها ، واللى وراه مصلحة يعملها ، وممكن أقوم الصبح وأجى المركب ولو هيمونوا المركب نمونها ، ولو فيه أى شغل فى الشباك أو المكنة يعمله قبل ما يطلع ، والصياد حياته كلها فى البحر ويوقفه بين البيت والشغل » ، ويؤكد أحد الأخيارين بمجتمع البحث : « أن

الصياد بعزبة البرج لقمة العيش على المركب ، وبجى المركب تشتغل بالليل أروح أنشطف ، وكده فى المركب بنبات ، والمركب عون وتربط المركب ، وتقوم تقعد وكده ولو فى البيت بشطف ، وأقوم خارج على القهوة».

وتتوارد الآراء من خلال أقوال الصيادين ، فمنهم من يقول : « تصحى الصبح الساعة ٦ ، وتطلع المركب إذا كان المركب مش جاهز للصيد تروح مصنع الثلج فتجهزه بالثلج ، وتروح شركة الجاز عشان تمونه جاز ، وثانى يوم تسرح على السواحل ، وبثبت فى دفتر حرس السواحل وعدد الأنفار ورقم المركب ١٥ سم المركب ، وتتوكل على الله ونطلع البحر تصطاد حسب النفسية ، يعنى فيه مكان يحب الصياد فيه ، وفيه مكان ثانى لا ، والصياد طبعاً له خبرة بالمكان اللى يصطاد فيه كويس ، وربنا يرزقه والمكان اللى تصطاد فيه الصبح متصطدش فيه بالليل ، والقسح أهم حاجة فى الموضوع لأنه يأثر على السمك ، ولأن السمك للمركب ممكن يقعد فى البحر ٢٠ يوم بالكثير مش أكثر ، ولو تأخر يأخذ غرامه ، والمخابرات تيجى عشان تفتشه ، ولما ترجع الشباب يخرج مع بعضه إنما الرجل المتجوز يشوف بيته الأول».

ويقول آخر : « يصحى فى الفجر ، ويسافر الساعة ٧ يوصل مكانه ، وتقوم الساعة ١٠ يصطاد لحد الساعة ١ ، ويرجع مكانه ثانى وعلى ذلك تغير الليل زى النهار ، والنهار زى الليل » بينما يقول آخر : « أنا لما يرجع من الصيد اللى هو ١٠ أيام بروح أنام ، وبعدين أعدى على رأس البر ، ما هو إحنا فى موسم والدنيا حر ، وبعدين أرجع أنام وأحضر نفسى للسفر ثانى ، ونجد فى البحر كل جماعة ورديه ، ولو فيه شغل عملها فى الورشة ، وممكن تعمل للى يشتغل شاى أو لقمه أو نبص على المركب ، ونشوف مشى المركب ولو الغزل انقطع ، ولو معرفناش نصلح أى حاجة تنادى على الريس يعملها ، أما فى البر تصحى الساعة ٦ الصبح تروح المركب ، ولو كان فى أى حاجة فى المركب نصلحها والظهر نشطف ونريح شويه ، ونقعد على القهوة ، وممكن نخرج ونزور الناس ، وممكن نعدى رأس البر ونصيف يوم على البحر».

ويقسم أحد الأخياريين العمل على المركب بأن اليوم ٢٤ ساعة : «ونشتغل ٤ طالعات ، طالعتين بالنهار وطالعتين بالليل ، وال ٤ طالعات كل يوم وكل طالعة ٥ ساعات ، وتبقى ٤ ساعات هو اللى نجيب فيها العدة ، وممكن يبقوا ٥ ساعات ، وتبقى ٤ ساعات هو اللى نجيب فيها العدة ، وممكن يبقوا ٥ ساعات ، وده حسب مدى العدة ، وممكن لو فيه سمك كثير يخلى الطالعات قليلة شويه وما بين الطرحة وبعد النقض ، والتثليج فيه وممكن نتصر عليها نمون جاز ، وفيه واحد واقف على الدفة طول ال ٤ ساعات ، وواحد يخلى باله من المكنة ويتقسموا ناس نائمة

ال ٤ ساعات ، وناس سهرانه على المركب يعنى تقسم ساعات العمل والنوم بيننا وبين بعض ، والواحد لما يجى بروح يحاسب التجار على السمك ، وكل واحد يقبض ويمون المركب ، ولو أبقى حاجة معه اليومين اللى بعديهم أروح أفسح العيال وأمهم شويه أو أروح لقريبى ، وممكن تتفسح بالمركب» .

كما يقول آخر : « إننا نصحى من النوم الساعة ٦ صباحاً نجهز ، ولو كان فيه سفر نسافر ونعد بالعشر أيام ، ومعانا أكلنا وشربنا ورزقنا ورزق عيالنا على الله » . ويتقارب آخر فى الرأى بقوله: « نصحى من الفجر ، ونقضى ليلنا ونهارنا فى البحر نشتغل ، والعمل على المركب مستمر ، مفيش عندنا فرق بين النهار والليل ، فإحنا على طول أول ما نصحى بنصطاد ، ونحط كل نوع من السمك فى طاوله ، ويبقى فيه ناس تأخذ بالها من المركب مع الريس ، ونسيب العدة ورانا الطرح يكون ٣ ساعات ، وبعدين نلم فى حالة إن مفيش شغل ، و ٣ يناموا و٣ صاحيين يحرصوا المركب ، والعدة لما تكون فيه شغل نصحى اللى نائم عشان كله يشتغل ، وإحنا نكون مثلاً ٦ أنفار ٢ على الونش اللى يجيب الحاجة من الميه ٢ بيخلوا بالهم من الغزل ، وميكانيكى والريس نصحيهم ٥ بحرية ، ونحدد هنقعد أد أيه ، ولما تخلص المدة نرجع نروح» .

كما يوجد رأى يقول : « إن حياة الصياد زى بعضها ، اللى يعيده ويزيده وكل يوم على نفس المنوال » ، ويقول آخر : « عادى اللى بنبات فيه نصبح فيه ، ممكن الطرحة تكون من ٤ – ٨ الصبح ، نقوم الصبح نقرأ قرآن ونحضر الكل ، وبعدين نشتغل ، وميعاد الطرحة كل ٤ ساعات وعلى كده كل ٥ أيام» .

وهناك وجهة نظر لأحد الإخباريين ترى : « أن الحياة بتاعتى عادية خالص، زى أى موظف مثلاً ، يعنى نيجى الصبح نطلع على المركب نعمل حاجة ، نجهز العدة أو نمشى على الساعة ٣ أو ٤ العصر ، ما عدا اليوم اللى هنطلع فيه نسرح، وفى بداية اليوم أقوم من النوم ، وأجى المركب الساعة ٧ وأجيب مثلاً الثلج والجاز واللمبة ، ولو فيه غزل عايز يترقع نرقعه ونطلع العصر أو الظهر مش كل الأيام زى بعضها ، ونروح نشطف ونتغذى وننام وبالليل نسهر فى رأس البر فى الصيف ، وفى الشتاء نسهر فى العزبة على القهوة وأنام الساعة ٣ ، وفى الصيف يجى من رحلة الصيد يوم أجازة فى الشتاء ، يقعد فى البيت وأيام الشغل بيجى على المركب ويروح على المركب ، ويروح العصر ويخرج من حوالى الساعة ٨ ونصف إلى ٩ يصلح الغزل ، ويصلح الماكينة فى الرملة ويخرج من الساعة ٧ يسافر المكان اللى هو ها يروحه الريس ، ويكون فى دماغه مكان بشتغل فيه ، ويمسك الدفة ويؤدى المركب زى ما هو عايز» .

ويرى إخبارى : « أنه إحنا نقوم الصبح ، نصلى ونفطر ونطلع بالمركب، لو كان فيه شغل مفيش بنجيب طلبات البيت ، ونعد على القهوة والزيارات وكده ، وأنا بروح البيت طبعاً ، يكون تعبان أقوم أنام شويه ، وبعدين أصحى ألاعب العيال شويه عشان هما يبقوا ، وحشنى قوى وأكون جيبلهم حاجات ، وأنا عندى بنتين واحد سنتين ، وواحدة أربعة وفيه إن شاء الله عيل جاى فى السكة ، ويارب يكون ولد والواحد منا يبقى ملبوخ فى شغله ، ولو قضى بوديها رأس البر ولو حصل مشكلة ، والله بتصالح على طول أصل أنا قلبى أبيض» .

ويضيف إلى ذلك : « أما فى حالة اليومين اللى إحنا نيجى فيهم بيكفوا النوم وشويه الراحة فى البيت ، وساعات نعدى لرأس البر عشان دوت موسم الصيف ، ونقعد مع أهلينا شويه ، وإحنا عشان نشتغل على طول ما نبطلش بدوب نطلع البحر ، ووقت ظهر نرجع البلد فى اليوم الثانى الصبح حياتى كده ونصحى الصبح الساعة ٧ ، ونطلع المركب ، ونشوف الغزل إذا كان سليم أو متقطع نصلحه ، ونرقعه ونقعد الأعده تنادى وسعات نزور أصحابنا أو نقعد على القهوة شويه وسعات كمان نفسح العيال ، ولكن فى وقت الراحة نجلس على القهاوى مع زملائنا وأصحابنا ؛ لأن مفيش مصدر ثانى للشغل» .

ويؤكد أحد الأخباريين قوله : إنه « منذ الصباح يقوم من النوم يفتح عينه على البحر ، بروح البحر أول ما أصحه من النوم لازم أجى هنا ، فيه شغل ما فيش لازم أجى ، وبروح أتغدى وبعد كده بعد مع عياله وبالليل يجتمع مع زميله ، ويقبض نصيبه حاجة لعياله وينام الساعة ١٢ أو واحدة ، ولكن أيام زمان قبل ما يقسموا البحيرة كان الواحد يطلع يصطاد صبح وليل ، ونسرح الصبح ونرجع العصر ، ونرجع نسرح ثانى ، أما الأيام دى أيام الرحلة نشتغل أما الأيام الثانية من الجامع للبيت والعكس ، ولا أقعد على القهوة إلا فى طلب شغلاته يعنى، أما بالنسبة لتقسيم العمل على المركب فى ناس تشتغل فى العدة ، وفى ناس يشوفوا الأكل ، وكل واحد حسب إمكانياته فى وقت الصيانة بتاع المركب ، ووقت الراحة ممكن نريح بالنهار ، ونشتغل بالنهار والعكس ما نلاقى نفسنا تعبنا ونتبادل مع بعض ، ولما برجع من البحر بنام شويه وأصحى وأعدى رأس البر ولما أرجع أنام ، وأروح الصبح للمركب ، وممكن أقعد على القهوة وأرجع للبلد ثانى ، وبالنسبة ليوم الإجازة نقوم الفجر ونمون الثلج ونشتغل فى الغزل ونضبطه، يعنى يوم الإجازة للتموين ونخلص صيانة المركب» .

كما يتفق أحد الإخباريين مع القول السابق بأنه : « فى البحر كله يشتغل ونقسم ورديتين ، ورديه تنام وورديه تسهر تخلى بالها من المركب ، والصبح نفطر ، ونجيب الشباك الطرحة ونسية

استغراق الشبك فى الماء يطلع السمك على الكوارته ، وننقض كل نوع لوحده ، ووقت الفراغ نقضيه فى غسيل الطول اللى بنحط فيها السمك ، وننقطع الغزل لما يكون مفيش شغل ننام ، والصبح نفطر وبعد أن يروح يصيد ، وبعد ما يجئ فيه من بعد الغذاء ثم يجلس مع أبنائه وبعدها فى المساء يروح يجلس على القهوة ، وبنخلص شغل الصبح ، ولو فيه الغزل مقطوع الرجالة ترقعه ونبدأ الشغل من ١٢ بالليل ولحد الصبح ، والشغل كله يعتمد فى العتمده ، ونرجع لأهالينا حوالى الساعة ٧ الصبح نريح أول يوم ، وبعدين نبدأ فى اليوم الثانى نشتغل فى تموين المركب وتجهيز العدة ، والسفر ثاني ، ويرى أحد سكان عزبة البرج أن الصياد يقوم الصبح يروح شغله فى المركب ، وإذا طلع يصطاد يشتغل طول النهار ، ويكون الشغل ورادى ، ويرجع بيته آخر النهار، وحياته كلها شغلته على المركب ، ويخبرنا أحد الإخباريين بأنه فى اليوم العادى نجيب الشبك من الميه كل ٤ ساعات ، وممكن نجيبه كل ربع ساعة أو ١٠ دقائق ، والشغل طول الـ ٢٤ ساعة وساعة ما يطلع الشبك لاوزم الكل يبقى موجود ، أما فى الأيام العادية ، فإحنا نريح ٣ أيام أول يوم نجيب فيه جاز ، وثانى يوم نجيب ثلج وثالث يوم نسرح طبعاً ، وفى أيام الراحة نقوم الصبح نفطر مع العيال وننزل نقعد على القهوة شويه ونرجع نتغدى ونريح شويه، وبالليل ننزل نفسح العيال لأنهم طول ما إحنا بنسرح يبقوا قاعدين فى البيت مع أمهم ما ينزلوش ، فلازم نفسحهم عشان حرام ، ولو إحنا سارحين يبقى طول اليوم شغل ، واللى يتعب أو يكون سهران يشتغل ده ينام ، وإحنا على طول ما دام سارحين نبقى بنشتغل ، ولكن لو إحنا فى أيام الراحة بين السرحة والسرحة نبقى الصبح بنيجى المركب نعمل فيها أى حاجة عايزة شغل».

ويضيف إلى ذلك : « ونجهز كل حاجة مركونة ، ونجيب التموين من الزيت والجاز والأكل والثلج، ونغسل الحاجة اللى عايزة تتغسل ، ونصلح المكنة ونراجع عليها ، ونرقع الشبك لو كان أتقطع ونراجع على المراكب كله ونخليه تمام عشان السرحة الجايه ، وكلنا بنيجى هنا سواء صاحب المركب كله ونخليه تمام ، وكلنا بنيجى إلا إذا كان حد معتذر ومش جاى أو حد عنده ظروف ، وده ما بيحبش وبعد ما تخلص نمشى على الساعة واحدة ولا اثنين» .

وتجار الأسماك الذين انتشرت مخازن أسماكهم ، والتى قامت بجمع الأسماك وتوزيعها داخل دمياط وخارجها حتى القاهرة والإسكندرية وعموم مصر[١٣] ، وهناك أيضا تجار أدوات ووسائل الصيد من شباك وسنانير وأجهزة ومعدات وحبال وغيرهم [١٤] ، وغير ذلك كما أن هناك التجارة فى أنواع التجارة المختلفة من بقالة وخردوات وعطارة وغيرهم [١٥] ، ومجتمع الأفندية فى عزبة البرج قبل الثورة ، وهم من المدرسين والموظفين فى جهاز خدمة القرية وأعمال المنافع العمومية وخفر

السواحل ، وهؤلاء استمر نشاطهم مع التطور والزيادة بعد الثورة التى اهتمت كثيراً بخدمات مجتمع عزبة البرج وأولته عناية كبيرة [١٦] .

وواصلت حكومة الثورة اهتمامها فى الخمسينات من القرن الماضى بعقد عدة مؤتمرات شعبية بعزبة البرج لمتابعة ومناقشة مشاكل مجتمع الصيادين وإيجاد الوسائل الكفيلة لحلها ، وقرر المؤتمر الشعبى عدة حلول لمجتمع العزبة ، منها : « توقيع عقد تأسيس مصنع حفظ الأسماك والسردين يوم ١٦ أغسطس ١٩٥٨ ، وأن هذا المشروع سيتكلف فى تقديره الابتدائى مبلغ ١٧٠ ألف جنيه ومطلوب من الأهالى ومجتمع العزبة المساهمة بمبلغ مائة ألف جنيه ، وقرر نائب الدائرة محمد عبد الكافى المساهمة بجهاز عرائس العزبة ليكون بداية دفع أسهم هذا المصنع» [١٧] .

كما ساهمت الثورة فى دفع وتنشيط الحياة الاجتماعية ، وشجعت بعض كبار المجتمع فى التصدى لحل مشاكله ، ورفع مطالب مجتمع عزبة البرج للمسئولين ورجال الدولة من ذلك أن وفداً مهماً مكوناً من السادة زكريا فودة ، سكرتير هيئة التحرير بعزبة البرج ، والسيد الريدى[١٨] من كبار تجار وأعيان العزبة ، وإبراهيم القشاوى ومحمد عبدة الريدى وأحمد حسنين وأحمد سعد والدكتور عبيد مفتش صحة عزبة البرج ، زار هؤلاء محافظ دمياط وقدموا مطالب مجتمع العزبة، وحددت تلك المطالب فيما يلى : « مجتمع صيادى عزبة البرج الذى يضم أكثر من عشرين ألفا – ١٩٥٤ – من الصيادين يطالبون بعناية الدولة ببيوت الله ، وتعيين مقيمى شعائر دينية فى مساجد العزبة ، وفتح فصل من فصول المرحلة الثانوية ليستوعب طلاب العزبة الذين أتموا دراستهم الإعدادية ، كما طالبوا بإنشاء مجلس قروى ليخدم مطالب الصيادين وعائلاتهم ، وإنشاء قسم داخلى بالمجموعة الصحية مستكملاً بمعداته وأدواته الصحية ، وركزوا فى مطالبهم على رصف الطريق بين دمياط والعزبة للربط بينهما لأن الشتاء يحول دون السير فى هذا الطريق مع نزول المطر الذى يزداد فى شتاء عزبة البرج ، فتنقطع الاتصالات وتتعطل تسويق محصول الأسماك[١٩] .

رابعًا : سفر الصيادين للعمل خارج عزبة البرج :

فى الخمسينات من القرن الماضى شهد مجتمع صيادى عزبة البرج ظاهرة هجرة الصيادين وسفرهم للعمل بمختلف الدول الأجنبية ، وبالذات بلاد اليونان التى شكلت مكان الصدارة فى وجهة عمل هؤلاء المسافرين ، يليها إيطاليا وأسبانيا [٢٠] ، وإلتحاق هؤلاء للعمل بعقود فى شركات ملاحة بحرية تعمل فى أعالى البحار للنقل البحرى بين دول العالم ، وبعضها يعمل

بالصيد فى البحر المتوسط والمياه الدولية ، وسفر هؤلاء الصيادين يرجع إلى عدة أسباب منها :

أولاً : البحث عن مصدر دخل أكبر وحياة أرحب ، وليس معنى ذلك أن فرص الصيد والعمل قد أغلقت أو قلت فى عزبة البرج ، ولكن هؤلاء المسافرون قد سمعوا الكثير عن العمل فى بلاد اليونان ، وأن بعضهم قد تعامل من قريب مع تلك الشركات الأجنبية ، فوجدوا فيها فرصة لتحقيق دخل أكبر بكثير من دخل أعمال الصيد بعزبة البرج [21] .

ثانياً : يلحق بالسبب الأول أن مصايد عزبة البرج قد بدأت تتأثر ، وقل محصول الصيد فيها خاصة صيد السردين الذى بدأ فى التناقص التدريجى بعد استكمال بناء السد العالى فى منتصف الستينات ، والذى ترتب عليه توقف وصول فيضان النيل إلى المصب بما يحمله من مواد عضوية تشكل غذاءً وفيراً لأسماك البحر والنهر والبحيرة ، واحتاج الأمر من صيادى العزبة إلى مضاعفة الجهود والخروج إلى المياه الدولية واتباع وسائل صيد حديثة متطورة للوصول إلى مصايد الأعماق بحثاً عن كميات الصيد المطلوبة [22] .

ثالثاً : شهرة صيادى عزبة البرج الذين تمتعوا بمكانة واسعة حسنة فى مهارات الصيد وركوب البحر وخوض غماره ، وذلك بسبب الخبرة الطويلة والتاريخ الحافل [23] .

رابعاً : يقول بعض الذين سافروا وخاضوا تجربة السفر خارج مصر فى اليونان وغيرها : « إن الدافع إلىَ ذلك هو الطموح الشخصى واكتساب الخبرات والمعارف ، فقد كنا نمتلك ورشة لصناعة السفن تأتى إلينا بالربح الوفير » [24] .

كان التزاحم على السفر كبيراً خاصة بعد مجىء الذين سافروا فى إجازات قصيرة ، وقد ظهر عليهم ملامح الدخل الكبير وبحبوحة العيش وشراء العقارات ، فزاد عدد المسافرين من الصيادين وخاصة الشباب منهم ، وكان عددهم ألوفاً مؤلفة ، والبعض يقدر عددهم بخمسة آلاف ، والآخر يقدرهم بما يقرب من نصف عدد صيادى عزبة البرج [25] ، وهى على كل حال تقديرات ولا توجد الآن سجلات ثابتة موثوق بها يمكن الاعتماد عليها فى عدد هؤلاء المسافرين ، خاصة أن بعضهم يسافر بطرق غير مشروعة .

وكان السفر فى بدايته سهلاً وميسوراً ولا يكلف الكثير ليس أكثر من استخراج جواز سفر بحرى وبيانات ووثائق شخصية مع الخبرة ومبالغ محدودة من المال ، كان هذا هو كل المطلوب ، ولكن بعد التزاحم على السفر زادت المصاريف والألعاب ودفعت نظير ذلك مبالغ كبيرة [26] .

ومع بداية سفر الصيادين كانت هناك جمعية العاملين من الصيادين والبحارة العاملين على سفن الصيد الأجنبية ، وهذه الجمعية قامت بتنظيم أعمال السفر ، وكان على كل راغب فى السفر أن يذهب إلى الجمعية ويقوم بتسجيل اسمه وكتابه بياناته ، وأن يحتفظ برقمه المسلسل فى كشف الأسماء حتى يأتيه الدور فى السفر ، والغرض من إنشاء تلك الجمعية هو حماية الصيادين المسافرين للعمل على السفن الأجنبية والعربية ، وقامت الجمعية بالتعامل مع قباطنة المراكب الأجنبية الذين يحضرون إلى مقر الجمعية ، ومعهم التوكيلات الرسمية المطلوبة والمحدد فيها العدد المطلوب من البحارة والفنيين ، وكان الطلب على صيادى عزبة البرج كبيراً لخبرتهم الواسعة التى أكسبتهم سمعة دولية [27] ، يقول رئيس الجمعية : « كانت الجمعية تدقق فى طلب القبطان ، وتتفق على الأجور الشهرية ، وكذلك المكافأة المطلوبة فى آخر الخدمة المحددة فى العقد ، كما تتفق الجمعية على تذاكر السفر فى الذهاب والعودة ، والتى تكون على حساب القبطان ، وحرصت الجمعية على تصنيف المسافرين فتحدد من هو البحار ومن هو الصياد والفنى كل حسب خبرته وتخصصه ، وبالتالى راتبه ومكافأته ، وفى ذلك احترام لقيمة العمل ، ومحافظة على شهرة وسمعة صيادى عزبة البرج » [28] .

ولكن حدث أن بدأت عملية السفر تأخذ اتجاهاً أضر كثيراً بالمسافرين ، ذلك أن بعض السماسرة قد مارسوا عملهم بشكل سرى ، وأبطلوا بذلك عمل الجمعية العلنى والمشروع الذى كان مبنياً على تنظيم العمل ودقته وإعطاء حق السفر لمن يستحق ، وكل حسب دورة ومهنته ، إلا أن السماسرة قد طلبوا مبالغ كبيرة من راغبى السفر لمن يستحق أو لا يستحق ، وأصبح القادر على الدفع هو المسافر بهذا الطريق غير المشروع الذى لا تصان فيه حقوقه طالما أنه بعيد عن رقابة الجمعية وسلطتها التى كانت تتابع المسافرين وتبحث مشاكلهم وتعمل على حلها فوراً ، كما أن للجمعية مستشار عمالى يسافر إلى المكان المطلوب لحل المشاكل ومتابعة أحوال وظروف العمالة المصرية [29] .

وكان من الممكن إحصاء عدد الصيادين المسافرين عندما كانت الجمعية قائمة ، ففى أيام تنظيم العمل بها بلغ عدد الصيادين المسافرين من ١٢٠٠ صياد إلى ١٥٠٠ صياد كل ستة شهور [30] ، ومعنى ذلك أن متوسط عدد المسافرين بعد خمس سنوات يصل إلى عشرة آلاف صياد ، ويتضاعف العدد بعد عشر سنوات ليصل إلى عشرين ألف صياد يعملون على سفن الصيد الأجنبية المسجلة فى جزر اليونان والبلاد الأجنبية الأخرى وذلك فى السنوات الأخيرة ، مما

يؤكد أن أعداد المسافرين من الصيادين كبيرة جداً ، والتى قد تصل إلى نصف عدد صيادى عزبة البرج ، وهذه مجرد تقديرات .

وتتابع تجربة سفر الصيادين وحياتهم والمميزات والفوائد التى حصلوا عليها من عقود العمل على السفن الأجنبية وذلك من أقوالهم وتجاربهم الشخصية ، يقول أحد المسافرين : « قبل السفر كنت أعمل ميكانيكى على مركب صيد يمتلكه فلسطينى من الذين هاجروا إلى عزبة البرج بعد حرب ١٩٤٨ ، وبدأت السفر إلى اليونان فى يونيو من عام ١٩٦٩م ، وذهبت إلى بيريه ، وهناك وجدت الطلب كثيراً على المصريين ، ويتركون كل الجنسيات ويأخذون بحارة عزبة البرج التى لها سمعة طيبة وشهرة واسعة ، وفى اليوم الثانى من وصولى اشتغلت بعقد عمل ميكانيكى مساعد بمرتب ٦٠ جنيه إسترلينى ، والمركب حمولته ٣٦ ألف طن[٣١] » ، ولأن العمل متوفر وشروطه ميسره لصاحب الخبرة فإن صاحب التجربة انتقل للعمل على مراكب أخرى فيقول : « انتقلت للعمل على مراكب أخرى للنقل والشحن من تكساس إلى اليونان ونوتردام وبلجيكا وإنجلترا ومختلف دول العالم ، واستغرقت فى هذه المراكب فى الفترة من ١٩٦٩ وحتى ١٩٧٥ م ، سبع سنوات تقريباً ، قضيتها جميعا فى البحر بين هذه البلاد للراحة فقط[٣٢] » ، وعن إجازاته فى مصر يقول « : كنت أحضر إلى مصر لزيارة زوجتى وأولادى فى عزبة البرج كل سنة ، وأقضى معهم شهرين أو ثلاثة أشهر ، وهذا يكفى[٣٣] » ، وعن المرتبات يقول : « أنها كانت كبيرة وفقاً لأسعار ذلك الوقت ، ففى إحدى الشركات كان المرتب ٣٠٠ دولار فى الشهر ، ثم ٧٠٠ دولار ، و٨٠٠ دولار ، وارتفع المرتب إلى ١٠٠٠ دولار فى الشهر ، واستمررت على ذلك باقى سنوات العمل ، والمرتب كله مدخر فى خزينة المركب والإعاشة كلها على حساب المركب ، كنا نأكل أحسن وأفخر أنواع الأطعمة والمشروبات ، كما كان السكن مريحًا ، فقد كانت لى غرفة مخصصة بحمام وتليفزيون ، وعند النزول فى الإجازة كنت أخذ معى المرتب المدخر فى شكل شيكات تصرف فى بنك بمصر ، وبحساب ذلك الوقت كان الدولار يقدر بحوالى ٣٨ قرشاً أى ما يقرب من ٤٠٠ جنيه مصرى شهرياً فى أواخر الستينات وأوائل السبعينات[٣٤] » ، وتزداد قيمة هذا المرتب بملاحظة أن الإعاشة كلها والانتقالات كانت على حساب المركب جهة العمل .

وعن المعاملة يقول : « كنا نعامل أحسن معاملة من قبل الجميع ، ولم تكن هناك مشكلة أبداً إلا الملل والحياة الرتيبة وسط البحر على امتداد هذه السنوات الطويلة[٣٥] » ، وعن البضائع التى كانت تنقل والبلاد التى مروا إليها يقول : « نقلنا كل البضائع من حبوب وأطعمة ومشروبات

وأدوات وصناعات ، كما كنا نقوم بتهريب الرقيق الأبيض من كولومبيا إلى أنحاء العالم ، ولم نترك ميناء، أو دولة إلا وأبحرنا إليها من الشرق إلى الغرب وكنا نتعامل باللغة الإنجليزية[٣٦] » .

ولا يختلف كثيراً باقى الصيادين الذين سافروا للعمل باليونان فى تجربتهم فى العمل عما سبق ذكره ، فكل تفاصيل التجربة عند بعضهم متقاربة ، إن لم تكن متطابقة من المرتبات والمعاملة وسنوات الغربة التى تصل عند البعض إلى ١٥ سنة[٣٧] ، الأمر عند بعض المسافرين الذين لم يحضروا إلى مصر إلا كل سبع سنوات ، أو عشر سنوات ، بالرغم من أن لهؤلاء زوجات وأولاد ويسألون عنهم فقط بالتليفون يرسلون مصاريفهم الشهرية[٣٨] ، وإن كان البعض لا يرسل مصاريف أولاده إلا كل فترات قد تكون طويلة ، ولك أن تتخيل معاناة تلك الأسرة وخاصة الزوجة.

كما أنّ بعض الصيادين تزوجوا بنات أجنبيات يونانيات وروسيات وغيرهم ، وفى ذلك يقول مأذون عزبة البرج : « بعض الصيادين الذين سافروا إلى اليونان وتزوجوا من يونانيات وأحدهم تزوج من سيدة روسية وأحضرها معه من اليونان أثناء إجازته ، والمتزوجون من يونانيات كثيرون لكى تتاح لهم فرصة إقامة مشروعة[٣٩] » .

خامسًا : المستوى الاقتصادى والثقافى لصيادى عزبة البرج:

يمتاز صياد عزبة البرج بدرجة كبيرة من الوعى والحرص على توفير حياة كريمة لأسرته ، فقديماً وقت أن كان الصيد بسفن الشراع ، وكانت أسعار الأسماك رخيصة ؛ لأنها كانت تصطاد بكميات كبيرة ، فالمستخرج من البحر كان يوضع على البر فى أكوام كثيرة ، وكانت أسماك السردين هى أكثر الكميات المستخرجة فى موسم صيده ، فى أوقات فيضان النيل ، ولذلك فإنه أحياناً كان السردين يعطى للمحتاجين بدون مقابل ، ويحصل عليه عساكر خفر السواحل مع غيره من الأسماك بدون ثمن ، وشغل وقت الصيد كل حياة الصيادين الذين يعودون فيما يقولون من سرحة الصيد محملين بكميات وفيرة من الأسماك ، مع الأجور التى كانت مناسبة ومحققة لحياة مريحة تخلو من الاحتياج أو العوز[٤٠] .

ولم يشكُ مجتمع الصيادين بعزبة البرج من البطالة فى مواسم الصيد المعروفة ، فقد بدأ الحديث عن مشكلة الصيادين بعد اتضاح أثر بناء السد العالى فى الستينات على انقطاع الفيضان الذى سبب عدم وصول المواد العضوية التى كانت غذاء رئيساً لأسماك مصب فرع

دمياط، فقلت تلك الأسماك خاصة السردين بالتدريج فى فتحة البوغاز ، وتحديث وسائل الصيد للوصول إلى الأسماك المتنوعة فى أعماق البحار والمياة الدولية (٤١) .

وفى العقود الأخيرة اهتمت الدولة بمصايد عزبة البرج فى البحر المتوسط ، وزادت مراكب الصيد الآلية التى سافرت إلى أماكن الصيد الوفير فى المياه الدولية والبحر الأحمر والخليج العربى وغيرها من أماكن مختلفة من أعالى البحار ، مما أتاح فرص انتعاش أعمال الصيد ، وتحقيق الدخل الكبير لصيادى عزبة البرج (٤٢) .

وفى مقابلات مع أحد شباب الصيادين يذكر : أنه يحقق أحياناً دخلاً فى السرحة الواحدة يصل إلى مبالغ كبيرة بلغ أعلاها إلى ٢٠٠٠ جنيه ، وقت أن كان موسم الصيد وفيراً والبحر مواتياً لأعمال الصيد ، وذلك فى سرحة واحدة ، وفى سرحة أخرى حقق دخلاً وصل إلى ١٠٠٠ ج.م ، وفى سرحات صيد كثيرة لم يحقق الدخل المطلوب ، وفى المتوسط فإن هذا الشاب يحقق دخلاً وفيراً مناسباً محققاً لحياة كريمة (٤٣) .

وفى مختلف المقابلات تكون الاستنتاجات واضحة فى أن الجميع يعودون من السرحة فى مواسم الصيد وقد حققوا الدخل المطلوب المناسب للجهد والموسم وحالة البحر وأنواع الأسماك ، وهى جميعاً تحقق حياة طيبة مريحة وكريمة للصياد وأسرته ، وتعد عزبة البرج بذلك نموذجاً فريداً لسكانه من الصيادين ومعاونيهم ، ويكون الفرق كبيراً فى مستوى الدخل بينهم وبين باقى شرائح المجتمع فى المدن والقرى المصرية ، ونقصد بذلك شرائح المجتمع المناظرة لهم من حيث مستوى التعليم وغيره (٤٤) .

وهناك دراسة أنثروبولوجية لظروف المعيشة الاجتماعية والاقتصادية من عام ١٩٨٠ - ٢٠١٠ لمجتمع الصيادين فى ترانكويبار Tranquebar ، حيث أنها تتكون من أحياء أو مناطق مختلفة كما حدث فى عهد الاستعمار ، ويسكن فى كل منطقة جماعات معينة من الجاتى Jati، أو جماعات اجتماعية دينية ، ومازال أكبر المناطق فى هذه الجيرات المنطقة الخاصة بصيادين القرية المقيمين فى الشمال وبعض الجماعات على حدود ترانكويبار .

وبناء على البيانات الأولية لهذا المجتمع ، فتتناول هذه الدراسة عمليات التحول الاجتماعى والاقتصادى طويلة المدى وقصيرة المدى الخاص بأساليب التعامل مع الحياة اليومية ومشكلاتها ، وترك عدد كبير من الشباب غير المتزوجين مجتمع الصيد فى ترانكويبار خلال الخمس والعشرون سنة الماضية ، واتجهوا إلى ماليزيا وسنغافورة والمملكة العربية السعودية بحثاً عن عمل ، وقد

عملوا فى وظائف ذات أجر منخفض فى صناعة البناء ، فيعمل هؤلاء الشباب من أجل أن يكسبوا قوت يومهم للإنفاق على أسرهم بجانب ادخار مالاً لشراء قوارب عند عودتهم إلى ترانكويبار. ويظهر هنا تساؤلاً هاماً وهو ، فى حالة حدوث كارثة فهل سيتجه بعض الصيادين للبحث عن مصادر للرزق ؟ وهل توجد نية للهجرة الخارجية وهل ستظهر طرقاً جديدة لتوجيه الشئون الاقتصادية ومواجهة للأزمة ؟ .

وكان الاقتصاد البانجاياتى يعتمد على جمع ضريبة بالأسماك بجانب الغرامات التى يتم فرضها على الذين يخترقون القانون ، وبناء على ذلك فإن قرية الصيادين تميزت بهوية اجتماعية قوية وطرد مؤقت أو دائم للذين يخترقون قواعد الجاتى Jati .

ويظهر كل يوم وجود نوع من الدعاية للأسماك الطازجة والمجففة والمملحة قبل بيعها وقبل إصلاح شباك الصيد أثناء المناقشات الحادة أثناء التعاون فى أعمال الصيد ، وكذلك المناقشات المرتبطة بالعلاقة بين الأجيال وتعليم الأجيال الصغيرة ، كما أن ثقافة الهوية والتفاوض كانت دائماً جزءاً متكاملاً من المجتمع (٤٥) .

سادسًا : الحياة الاجتماعية :

تقول زوجة أحد المبحوثين : « العلاقة بين الأهالى حلوة ، يعنى الواحدة تروح لجارتها العصرية تقعد معاها ، والرجل علاقته بغيره حلوة ونروح لبعض فى الأفراح والمناسبات ، ونفرح لفرح بعض ونزعل لزعل بعض ، كلهم أخوات، صيادين وغير صيادين ، أحلى من الأخوات ويخافوا على بعضهم وإذا كان فيه نفر غاب يدوروا عليه ويسألوا عنه» .

وتوجد هناك طقوس تراعى عند إقامة الأفراح مثلاً :

١- فرح فى المسجد العريس فى الجامع ، والعروسة مع أهلها وصحابها فى البيت .

٢- فرح فى النادى أو قاعة فى رأس البر .

وبالنسبة لطقوس الفرح : لازم من وضع طعام للضيوف عند العريس والعروسة ، والذهب والشبكة : ضرورى من شراء الذهب والشبكة الكبيرة للعروسة ، وعدم مراعاة الفقير أو الغنى ، أما العفش : فعلى حسب الشقة والمستوى المادى والاجتماعى للعروسين ، وحسب الاتفاق بين أهل العروسين والفرح فى الجامع ده لسنين ، والمنقبات بعد صلاة المغرب بيكون العريس فى المسجد

والعروسة فى مصلى السيدات ، والعريس بيعمل أكل وياكل الأهل والجيران والستات بتحب تلبس الذهب ودى حاجة مقدسة جداً .

٣- فرح فى الأوتيلات فى رأس البر .

ونهاية القول بأن علاقات الصيادين تتسم بالمودة وأنها علاقات طيبة سواء كانت فى سلوكياتهم أثناء رحلات الصيد أو بعد العودة وتظهر أيضاً فى مساندتهم بعضهم البعض فى مواقف الحياة اليومية سواء الفرح أو الحزن وكذلك هناك ترابط بين الصيادين وغير الصيادين بسبب أن عدد سكان العزبة محدود ، والجميع يعرفون بعضهم البعض وتربطهم علاقات المصاهرة والأقارب ، وهى ما تزيد من قوة شبكة العلاقات الاجتماعية بين الأفراد .

والملاحظ أنه ليست هناك بطالة بين الشباب ، فالعمل فى البحر مفتوح لأبناء الصيادين وسكان العزبة الذين تدربوا على ركوب البحر منذ نعومة أظفارهم (٤٧) .

أما عن المستوى الثقافى فالفرق كبير بين القديم والحديث فقديماً كان التعليم قليلاً بين الصيادين ، وإن كان قد أخذ فى الانتشار التدريجى قبل الثورة التى جاءت وشجعت التعليم ، وكان أهالى العزبة أكثر حرصاً من غيرهم فى التمسك بتعليم الأبناء والتشبع من بحور الثقافة حتى أصبحت عزبة البرج فى العقود الأخيرة وقد حققت أعلى نسب لارتفاع التعليم خاصة عند الفتيات ، وتصدرت فى هذا نسبة كل بلاد مصر فهى الأعلى عن دمياط وحتى عن القاهرة والإسكندرية وباقى محافظات مصر فى الوجه البحرى والقبلى (٤٨) .

ومن الطبيعى أن تترك تلك المؤشرات الاقتصادية المريحة والتعليمية المتقدمة أثرها البالغ على الحياة الاجتماعية فى بعض مظاهرها ، وعلى العلاقات المتبادلة وتتفاعل مع غيرها من قيم ومعتقدات وظروف عمل وغير ذلك على شكل الحياة الاجتماعية لمجتمع الصيادين بعزبة البرج الذى نتابع بعض مظاهرها فى الكثير من العادات والتقاليد وأحوال الزواج ، والطلاق وظروف الأسرة التى غلفها الكثير من ضغوط سفر الصيادين للعمل فى اليونان ومختلف الدول الأجنبية.

١- العلاقة الاجتماعية بين الأهالى ومدى مشاركتهم فى المناسبات :

يقول بعض المبحوثين : " يوجد بيننا علاقات تعارف لكن بنسبة ٥٠٪ والصداقة بنسبة ٢٠٪ " ، ويقول أحد الإخباريين : " إن العلاقة بين الأهالى طيبة جداً ؛ لأن الأهالى فى الأفراح بيكونوا

مع بعض وفى حالة الوفاة يتحملوا بعض برده ؛ لأننا كلنا عيله واحدة وأغلبية المراكب دى يكون فيها كذا شريك ، وكلنا بنقف جانب بعض ، ووقت الشدة ، كما أننا نجامل بعض ونساعد فى حل المشاكل ، وإحنا كلنا أكثر من إخوات ، عشان إحنا بنعيش على المراكب أكثر من جوه الدار ، وبين الأهالى وبعضها وبيكون بيننا محبة وود ، وكل واحد يقف جنب أخوه فى الشدة .

ويضيف: " والناس أكثرها قلوبها فيها الخير ، الواحد لو عطل الناس الأهالى تقف جانبه ، ولو واحد فى زنقه الناس تقف جانبه يعنى العلاقة طيبه بس فى ناس وحشه ، وتظهر تلك العلاقة الطيبة من خلال حب الجار ، وأننا نشتكى لبعض مشاكلنا فى ولا مفيش سمك ، يوم كويس ويوم وحش ، وبنزور بعض فى الأفراح والمياتم والأعياد ، ونجدها تظهر فى الأفراح مثلاً ، نرقص له ونهيص ونجامله ، وسعات لما تكون الحالة كويسه ممكن نشترى له حاجة تكون نقصاه " .

وتتحدد طبيعة هذا المجتمع من خلال معاملات الناس مع بعضهم ، وهى ما تسمى العيشة الطبيعية ، " فكل واحد نرى الطابع بتاعه ، والعلاقة كويسة ، لأن الأهالى كويسه ، عشان هما هنا الناس طيبة " ، وتتضح مدى قوة العلاقة من خلال المشاركة فى المناسبات ، حيث يذكر بعض المبحوثين أنه " تروح مراتى فى المناسبة تبارك لو أنا مسافر فى رحلة الصيد ، بس بأذنى ده لما أتجوز ولكن دلوقتى ممكن أى حد من أهل البيت يروح بدالى " .

وعلى حد قولى أحد المبحوثين : " العلاقة بيننا حب ومودة ، وأصلاً كل واحد يبقى فى حالة وزى ما بيقولوا صباح الخير يا جارى أنت فى حالك وأنا فى حالى وكل واحد يرضى برزقه ، والأهالى هنا بينهم مودة ورحمة ولا يوجد مشاكل ويوجد نظام والنقطة فى الأفراح والمناسبات السعيدة ، وهى حالة تبع الرزق لأنها تدل على الشكل ، مثل الأفراح وجاى من السفر ومرض والزواج ، وتعد العلاقة بين الأهالى كلها وحدة العلاقة كويسه بس يعتبر كل واحد فى حاله ، ومفيش مشاكل بين ده وده " .

ويطلق بعض الإخباريين عليها العلاقة أسريه زى الأخوة ، وهى علاقة أهلية وبنزور بعض فى المناسبات ونشارك بعض فى الأحزان ، ويراها آخر بأنها علاقة حب إحنا بنقعد ١٠ أيام فى السرحة وبعدين نرجع البيت ونقابلهم كويس ونقابلهم بالحب ونسألهم عن اللى عملوه فى غيابنا وايه هى المشاكل اللى قابلتهم وإحنا مش هنا .

ويرى ثالث أن : " العلاقة بيننا كويسه جداً وكلنا عايشين مع بعض على الحلوة والمرة وبنجامل بعضنا فى المناسبات بسبب أن نسبة ٨٠٪ صيادين و ٢٠٪ حرفة ثانية ، وعشان كده البلد

كلها عرفين بعض وفيه أصحاب كثير سواء فى البحر أو فى البر وإحنا بنقعد فى الميه على البحر البيض ونسافر البحر الأحمر واليمن والسعودية واليونان نبيع لتجار معروفين ، وكل علاقتنا كويسه يقابلنى أسلم عليه ويقولى حمد لله على السلامة ولو فيه فرح وما فيش شغل أروح وأبارك له وكده ولو أنا بره أبعت مراتى أو أخويا ولما أرجع أشوفه ولو ما شفتوش أخذ مراتى وأروح وكده ، يعنى لو فيه فرح نزوره ونجيب له هدية وكل الأصحاب تتلم وتهيص للعريس والعروسة ونشارك كلنا فى الفرح أو الميتم وممكن الست المتجوزة فى الحالة دى بس تروح تعمل الواجب فى الفرح أو الميت أكثر من كده لا برده " .

ويراها إخبارى آخر بأنها : " متوقفه على حسب علاقة الجار بجاره ، ولو العلاقة كويسه طبعاً الناس لا تتغير ، الكويس كويس والرضى رضى ، وفى نقطة مهمة الغير بين الأهالى كله يتمنى يبقى زى الثانى وده راجع إن المهنة واحدة " ، وعلى حد قول أحد المبحوثين : " العلاقة هنا كويسه وكله عارف بعض عشان العزبة محدودة " .

كما توجد وجهة نظر أخرى بأن : " مش كل الأهالى تحب بعضها ، وفيه بعض الناس تحب بعضها جداً ، ولو فيه فرح نرقص ونغنى وننقط ونشارك الفرحة ولو عزاء نعزى ونعمل الواجب معاه " ، ويراها إخبارى أخر بأن : " العلاقة كويسه بيننا وبين النـاس بسبب أن العزبة محدودة، محناش حد مشاكس والعزبة يعتبر كلها عارفين بعضهم ، أما فى البر بين الأهالى فيه ناس كويسين ، وفى غير كده زى أى مكان ، ويصفها البعض بأنها أجدع من أى بلد ثانية مش كله فى الحلو ، وفيه الوحش بس علاقة حلوه والناس كلهم أخوات ، وديه راجع إن كلهم صيادين فالعلاقة بينهم حلوة والحمد لله ، لما يبقى فى البحر والمركب يحصل لها أى حاجة وأقارب صاحب المركب فى مركب ثانية جمبنا بيجوا عشان يشوفنا ، ولو ما كنوش معانه بتيجى أى مركب جمبنا لما تكون مركبنا عطلانه ونقطرها ودى تبأه عبارة عن عمليات مجاملة إنما برده أنا محتاجك بكره وأنت هتحتجنى ، البلد يد واحدة لما تحصل حادثه ، لأن الحكومة ما بتعملش حاجة والبلد فيها لله كثير ، وممكن يجمعوا تبرعات عشان ممكن الواحد يقع فى نفس الموقف ده " .

ويختلف فى الرأى أحد الإخبارين بأنه " : لا يوجد بينهم أى علاقات بين أهالى العزبة ، أما بالنسبة للي عندهم أقارب يزروا بعض فى المناسبات ، ويتشارك مع بعض فى الفرحة والحزن ، وفيه مشاكل يعنى واحد ينقل كلام بين الناس بس بنفضها مع بعض وما بندخلش حد غريب بيننا ، والكل واقف مع بعضه ويحب بعض وهى كبيرة أوى وهو يحب يقف مع بعض كل فى وفاه وفى

فرح ، والبلد كلها تقف مع بعضها فى الفرح والحزن من غير ما حد يدعى حد فى أى من فرح وحزن اللى نعرفه ولا ما نعرفوش " .

ويصفها إخبارى من مجتمع البحث بأنها : " علاقة طيبة بس فيه ناس حاقدة وأنانية ، وكل البلد فيها الحلو والوحش بس المعظم بيتحمل وكويس ، وتتضح العلاقة الطيبة فى أننا ندعى بعض فى الأفراح ، ولو أنا رجل متجوز وفرح قريب ليه إتعمل ، وأنا فى الصيد لما أجى أخذ المدام وأروح له " .

قال أحد المبحوثين : " أنت عندك إيه قلت له فيه قال الأول زى الوقت ، وبعدين قال فيه وفيه ما هو محدش يساعد الثانى ، والصيادين لأنهم عرفين بعض بيحبوا بعض ومحدش بيكره الثانى ولو كان فى حد بيتجوز من أصحابنا ممكن نساعده ونشترى له حاجة كانت نقصاه ، ولو فيه ميتم بنعزى ونأخذ بخطره عشان ميزعلش " .

وتختلف الآراء فى تناول طبيعة العلاقة وأسلوبها ولكن تتفق بأنها طيبة وطبيعية ويظهر ذلك فى حديث الإخباريين بأنها : " علاقة عادية زى أى بلد والأصحاب يخرجوا يتفسحوا بعد الشغل والضحك والنكت والكلام والمناسبات ومشاركتهم فى الأفراح والمناسبات عادية ، واللى عنده فرح بيجى من البحر عشان يحضر الفرح ، واللى مريض نرحله على السراء والضراء مع بعض لازم يبقى فيه ود ، والناس عارفة بعضها والعلاقة بينهم وبين بعض حلوة وكويسه ، ومفيش حد بينه حد خصومة " .

ويصف أحد الإخباريين من مجتمع البحث طبيعة العلاقة بين الأهالى ومشاركتهم فى المناسبات بأنها علاقة قوية تظهر من خلال حب الناس لبعضهم البعض فتظهر فى المناسبات سواء الحزن متمثلاً فى مشكلة تواجه أحدهم ، المأتم ، الفرح فنجده عندهم متمثل فى الزواج ، وتظهر هنا قوة العلاقة من خلال مساندتهم لبعض ، وتقديم الهدايا بجميع أنواعها سواء مساعدتهم بالنقود أو شراء حجرة نوم أو مساعدتهم عن طريق تقديم الهدية فى صورة فرحة الزفة ، والبعض يهادى بأنواع الطعام أو المخزون الموجود بالمنزل .

ونهاية القول أن معظم العلماء ينظرون إلى (التهادى) على أنه شكل من أشكال التبادل ، مع أنه ليس من الضرورى أن يكون التهادى ناشئا عن اختلاف حقيقى فى التحقيق كما هو الأمر فى التبادل بمعناه الضيق ، صحيح أن الناس فى كثير من المجتمعات يتهادون بالأشياء المختلفة التى لا ينتجها غيرهم ، ولكن مع ذلك كثيراً ما يتهادى الناس بنفس النوع من الطعام مثلاً أو

الحلوى ويرد المهدى إليه بهدايا من نفس النوع ، أى أنه ليس من الضرورى أن يكون الغرض من التهادى هو إكمال النقص ، وإنما يكون الهدف النهائى هو تقوية الروابط الاجتماعية (٤٦) .

قال بعض المبحوثين : " كل الناس تحب بعضها وحوالى ثلث أربع شغل البلد فى الصيد وكل الناس عرفه بعضها والجواز غالى مثلاً المهر حوالى ١٠ آلاف جنيه ، وممكن مثلاً ننقط العريس بشراء أوضه ، أو نجيب له مثلاً الزفه هذا يعد نوع من أنواع التهادى " ، ويصفها البعض بأنها: " علاقة محبة وتعاون ، وأى واحد تحصل عنده ظروف الكل بيبقى معاه " .

ويختلف آخر فى الرأى : " مفيش أى اختلاف ، وعلى البر الصياد ينسى البحر ويعيش حياته العادية وشهر فى البيت أو نروح القهوة أو غيرها ، والعلاقة كويسة والبلد هنا فيها ناس طيبة وفى ود ، وفى العيد نزور بعض وفى الفرح لازم نجامل بعض ، ولو كنا فى سفر لازم نرجع والكل واقف جنب بعضه ، ولو كان فى سرحة وجه لازم نقطع السرحة ، ومشاكل البحر بننسيبه فى البحر لما نرجع منه ننساه ونرجع أصحاب من ثانى ، والعلاقة حلوه بين الأهالى هنا كلنا نحب بعض ونسأل على بعض كل يوم ونروح عند فلان لما يكون عنده فرح ، ونرقص ونجامل فى الفرح ونزوره فى مرضه ونقف جنبه ونساعده لو احتاج حاجة ، والعلاقة بيننا مشاكل البحر منسيه فى الدار يعنى مجرد إننا وصلنا البر ننسى مشاكل البحر " .

ويؤكد آخر بأنها علاقات عادية : " لأن الأغلبية أقارب بظروفها اللى فى البيت يسدوا ، ولو فرح حبيب وكده نحضر فرحة أو ميتم نحضره برده " ، ويختلف آخر : " بأن الأهالى هنا مش كويسين مع بعض ، لكن لما بيكون فيه مناسبة بيجاملوا على طول سواء فى فرح أو ميتم " .

قال أحد المبحوثين : " إحنا عندنا البلد هنا مهما كبرت فهى محدودة ، والناس كلها عارفة بعضها ويحترموا بعض ، بس لو واحد فى زنقه أنا مبستلفش من حد مثل متديله ببوس ايديك، وقبل متخدى الفلوس بتوس إننى صاحبة المنال رجله ، إنما لو فيه جوازه بنروح لبعض والنقوط بنعمل الواجب برده ، والعلاقة طيبة جداً وكلنا نحب بعض جداً ولما يكون فى فرح نشارك كلنا بالفرحة والتهانى ، ولما لا قدر الله يكون فى حاجة وحشة برده نشارك كلنا فيها ، أما الخلافات اللى بيننا متستمرش كثيراً أكثر من يوم متلقيش ، لأننا دائماً فى وش بعض فى الشغل ما نقدرش نتخاصم أبداً ونادر لما الخلافات توصل للحكومة ، والعلاقة بين الأهالى كويسة ، فالغالبية العظمى شركة فى المراكب والنسب والأفراح كله بقه مع بعضه ، وهناك من يعمل الفرح

فى المركب ، والأهالى كلهم هنا علاقتهم كويسه جداً ببعض ، ومحدش بيقدر يزعل جداً ويتعدى على حقوق حد ، والكل يزور بعض فى أيام الأجازة " .

ويصفها آخر بأن : " العلاقة هنا كويسه البلد نراها طيبة وفيها ود ، ونزور بعض فى المواسم والأفراح ، ولو واحد قريب لنا جداً نقطع السرحة ونروح له فى فرحه ، والعلاقة فى البحر علاقة صحبة وكويسين مع بعض " .

٢- الزواج وتكوين الأسرة في عزبة البرج:

الزواج هو أصل العائلة بأنواعها وأشكالها المختلفة ، وهو قبل كل شىء ربط جماعتين مختلفتين بروابط المصاهرة ، والمصاهرة نظام اجتماعى يؤدى إلى توسيع نطاق القرابة ، كما أنه نوع من التحالف السياسى والاقتصادى فى تلك المجتمعات (٤٩) ، وقد اختلف الزواج فى عزبة البرج قديماً عنه حديثاً من نواحى متعددة :

أول تلك الاختلافات سن الزواج ففى النصف الأول من القرن الماضى فقد حرصت العائلات على تزويج بناتهن فى سن مبكرة فالكثيرات تزوجن قبل سن ١٦ سنة واستمرت عادة زواج الفتيات فى سن مبكرة حتى أوائل النصف الثانى من القرن العشرين ، ففى الكثير من المقابلات مع سيدات من عزبة البرج اتفقن على عادة زواج السن المبكر على اعتبار أن ذلك فى اعتقادهم ستره للفتاة كما أن ظروف الشباب قديماً أفضل بكثير من الوقت الحاضر وتقول إحدى السيدات : " تزوجت قبل أن أبلغ ١٦ سنة من عمرى ، وأهلى سننونى وأحضروا لى شهادة مزورة والأكثر من ذلك أنهم جاءوا بمدرسة عمرها ٤٠ سنة وجلست وظهرها للمأذون حتى لا يرى وجهها ومضيت على قسيمة الزواج بكتابة أسمى " (٥٠) .ويؤكد ذلك مأذون عزبة البرج ويقول : " حرصت العائلات فى منتصف القرن الماضى على زواج البنات قبل سن ١٦ ويتحايلون على القانون بتسنين البنات ويضعون القطن فى صدورهن حتى يظهرن على أنهم أكبر من ١٦ سنة"(٥١) .

والأكثر من ذلك أن المأذون الثانى لعزبة البرج يضيف أن : " بعض العائلات كانت تزوج بناتها فى سن ١٣ سنة ، ويحضرون شهادة تسنين تقدم للمأذون ، ويحرص الأب والأم على تكبير شكل البنت حتى تبدو أنها أكبر من سنها الحقيقى " (٥٢) .

وترتب على تزويج البنات فى هذه السن المبكرة أنهن تحملن المسئولية وهن صغيرات ولم يصلن بعد إلى سن النضج والبلوغ ، كما حدثت صوراً اجتماعية غير مألوفة أو مستحبة ، من ذلك

أن تلك الأم التى تزوجت قبل سن ١٦ تنجب أطفالاً فى سن باكرة وتزوجهن أيضا فى سن باكرة مثلما حدث معها وتكون النتيجة أن تكون الأم وابنتها حوامل فى تواريخ واحدة ، وتنجب البنت طفلاً فى سن أخيها وبالفعل تقول إحدى الأمهات : " تزوجت قبل سن الـ ١٦ وكذلك فعلت مع ابنتى وأصبحت أنا وابنتى حوامل فى وقت واحد " [٥٣] .

وفى العقود الأخيرة والأزمنة المعاصرة تغيرت الصورة تماماً وتأخر سن الزواج للبنات والبنين، وأسباب هذا التغير كثيرة ، منها : انتشار التعليم ومواصلة الفتيات تعليمهن حتى التعليم الجامعى ، وكانت تلك ظاهرة واضحة فى فتيات عزبة البرج اللاتى حرصن على الارتفاع بمستوياتهن التعليمية أكثر من الشباب ، وأكثر بكثير من كافة مدن وأقاليم مصر [٥٤] .

ونتيجة لذلك أصبح سن زواج الفتيات بعد العشرين ، وهذا أمر طبيعى تصل فيه الفتاة إلى النضج واكتمال الشخصية مع تحصيل العلم والثقافة الذى يكون من أهم عوامل نجاح ومقومات الشخصية القادرة على مواجهة الحياة وتحمل المسئولية ، أما سن زواج الشباب فبالرغم أنهم لم يصلوا إلى درجات تعليم فتاة عزبة البرج إلا أنهم تأخروا فى سن الزواج حتى بعد ٢٥ سنة و٣٠ سنة ، وفى كثير من الأحيان بعد ٣٠ سنة ، ولذلك أسباب كثيرة نذكر منها المغالاة فى طلب المهر من أهالى عزبة البرج ، ولا يستطيع شباب متخرج حديثاً أو بادىء حياته أن يدبر قيمة المهر التى تتدرج من عشرة آلاف جنيه فى أدناها ، وتصل لأكثر من ثلاثين ألف جنيه فى بعض المهور وعند بعض العائلات المشهورة فى عزبة البرج [٥٥].

وفى الكثير من حالات شباب عزبة البرج فإنهم يتجهون إلى السفر إلى الخارج للعمل على مراكب الصيد فى بلاد اليونان أو إيطاليا وأسبانيا ، وهناك ينسى هؤلاء الشباب أنفسهم فى زحمة العمل والبحث عن تدبير وجمع المال وتصل غربتهم إلى سنوات طويلة [٥٦] ليبدأ هؤلاء فى تدارك الأمر والبحث عن شريكة حياته ويكون وقتها قد وصل إلى سن حرج مثل سن الأربعين أو حول ذلك ، ويصعب بعدها تزويجه من فتاة فى العشرينات لفارق السن وغير ذلك .

وفى كثير من الحالات يظل الشاب بدون زواج ، وتتعقد ظروفه النفسية والاجتماعية ، ويقدر مأذون العزبة أن نسبة المتزوجين لمن هم فى سن الزواج حوالى ٦٥٪ [٥٧] ويقول أحد الآباء : " ابنى عاد من الخارج ، وأصبح كبيراً فى السن وتعقدت ظروفه العامة ، ولم يحصل على العمل المناسب ، ولذلك فهو يائس من حياته بالرغم من حصوله على شهادة جامعية " [٥٨] .

وفى المقابل عند الفتيات فالملاحظ أنه أصبحت هناك نسبة عنوسة ، وإن كانت بسيطة حتى

الآن [٥٩] ذلك أن البنات يتكيفن فى أكثر الأحوال مع تلك الظروف فمن هى فوق سن الثلاثين تتزوج من رجل مطلق كبير فى السن أو ماتت زوجته وله منها أبناء ، ولا تتزوج تلك الفتاة من شاب أصغر منها حديث السن [٦٠] .

وقد أوجدت هذه المتغيرات الحديثة عند الشباب ، تغيراً مقابلاً فى الكثير من إجراءات الزواج ومراسيمه ، من ذلك المهور والنظر إليها ، والتى كانت تتدرج من خمسة آلاف عند الكثيرين وحتى ثلاثين ألفاً عند القليلين ، اتجهت العائلات إلى المشاركة فى تأثيث عش الزوجية فيقوم العريس بفرش ثلاث أو أربع غرف وتقوم العروسة بإحضار الأدوات الكهربائية والمطبخ وإذا كان العريس ميسور الحال والعروسة من أسرة بسيطة وهو مصر على زواجها لحب واقتناع بها كزوجة ، فإن مثل هذا العريس يقوم بشراء كل لوازم عش الزوجية ، وأحياناً يكون العكس العريس من أسرة بسيطة وليست لديه مقدرة والعروسة ميسورة الحال إلا أنها تصر على الزواج منه لتفوقه أو شخصيته وغير ذلك ففى هذه الحالة تقوم الفتاة بتحمل أعباء الزواج بكاملها وأن كانت هذه الحالة الأخيرة قليلة أو نادرة [٦١].

أما عن فرصة الاختيار ورأى البنت فى العريس المتقدم فإنها قد اختلفت اختلافاً كاملاً بين القديم والحديث ففى القديم ، وفى أغلب الأحوال لم يكن يؤخذ رأى البنت أو يكون رأيها شكلياً أو صورياً وفى عادات قديمة بالية لم يشاهد العريس عروسته إلا يوم الزواج [٦٢] .

أما حديثاً فإن المجتمع تطور بشكل كامل فالفتاة خرجت من منزلها لتمر بكل مراحل التعليم من الابتدائى وحتى الجامعة ، ويبدأ اختيارها للعريس فى المرحلة الجامعية وتأتى الفتاة لأسرتها بالعريس والعكس أيضاً ، والأمر هنا فى عزبة البرج شانه شأن كل المدن المصرية وحتى فى الريف فالحياة أصبحت مفتوحة والثقافة منتشرة المقروء منها والمرئى ، ولم تعد المشكلة اختيار العروسة المناسبة أو العريس المناسب بل أن كل المشكلة فى الإمكانيات المادية وإيجاد شقة الزوجية وتأثيثها ، كما أن هناك مشاكل أخرى جانبية تدخل فيها العواطف المشوشة والرغبات المكبوتة والإختلاط غير الواعى أحياناً وغير ذلك من تيارات فكرية متطرفة وإن كانت طارئة على المجتمع، ويتميز مجتمع عزبة البرج بأنه مجتمع متسامح معتدل فى عواطفه ، كما أن المشاعر الدينية تأخذ مسارها الصحيح والمستقيم [٦٣] .

وتنفرد الكثير من عائلات عزبة البرج فى إصرارها على أن تكون شقة العريس شقة ملكاً لا يدفع فيها إيجار ، ونظرتها فى ذلك حتى لا يكون إيجار الشقة عبىء على الأسرة كما أن الشقة

الملك تعطى مزيداً من الثقة وشعوراً بالأمان عند الزوجة (٦٤) كما تنفرد عزبة البرج فى أن البنات لا يتمسكن بالمؤهل الدراسى الذى يناسبها إذا كان مؤهلها متوسط أو شهادة جامعية ، فبعض طالبات عزبة البرج الملتحقات بكلية التربية بدمياط تزوجن من صيادين ، وبسؤالهن اظهرن أن اختيارهن صائب وأنهم شباب مكافح مؤهلاتهم متوسطة أو دون المتوسطة إلا أنهم لديهم خبرة بالحياة ودخولهم تكفى حاجات المنزل وتفيض ، ونترك الحديث لطالبة من طالبات الكلية تبلغ من العمر عشرين عاماً ومخطوبة لصياد من العزبة فتقول : " مؤهل خطيبى متوسط ، إلا أنه شاب ممتاز متدين ذو أخلاق ، محب لعمله ، والفارق التعليمى بيننا لا يؤثر على علاقتنا أبداً ، بل إنى سعيدة لارتباطى به ، وهذا الفارق التعليمى لا يوجد إلا على الورق فقط فنحن نعرف أن العلم ليس فى المدارس فقط ولكن فى مدرسة الحياة الكبرى ، وخطيبى مر بتجارب كثيرة وصعبة خلقت منه رجل وجعلتنى أشعر بجهلى أمامه بالرغم من تعليمى العالى وتعليمه المتوسط فهو محب للقراءة وحريص على معرفة الأخبار ولديه مكتبة خاصة فيها كتب نادرة ، ويشجعنى على الإطلاع والذهاب للمكتبة العامة لعمل أبحاثى ويساعدنى فى عمل تلك الأبحاث (٦٥) .

واضح من حديث تلك الطالبة الاقتناع ، والقدرة على الإقناع بسلامه رأيها ويمكن تحليل ذلك ببساطة أنه سلوك عملى واقعى فرضته ظروف الحياة والنشاط المهنى لسكان عزبة البرج ، وإن كانت هناك محاذير سنأتى إلى ذكرها .

وهذا المثل مع غيره يتكرر كثيراً ، مما يدلنا على أن عزبة البرج بلد يتميز بهذا السلوك فى اختيار الفتاة لشريك حياتها ، وفى مقابلة مع إحدى سيدات عزبة البرج تقول عن تلك الظاهرة : " بالنسبة للتكافؤ فى الثقافة ، هناك ظاهرة زواج خريجات كليات من صيادين لا يعرفون حتى القراءة ولا الكتابة "البصمجية" ، ومثل تلك الحالات التى أصبحت شائعة تنظر فيها الفتيات نظرة مبنية على المادة والمستقبل . وهؤلاء الصيادون من الشباب المجتهد الذى يحقق دخلاً وفيراً من مهنة " الصيد " (٦٦) .

ويعقب على هذه الظاهرة أحد مأذونى عزبة البرج فيقول : " فى عزبة البرج نجد ظاهرة أن فتاة حاصلة على مؤهل عالى إلا أنها تتزوج من صياد وفى رأيى أن هذا أمر يحتاج إلى مراجعة ولكن الفتيات أنفسهن مقتنعات بهذا السلوك وتقول أحداهن الآن الصياد له دخل محترم ويقدر يحقق حياة كريمة ، أما المتعلم الموظف مرتبه ضعيف لا يكفى لإعاشة أيام قليلة فهو إن كان بدون صنعه إلى جانب عمله فيستحيل معه أن يحقق حياة زوجية آمنة مستقرة " (٦٧) .

ويقول نفس المأذون فى موضع آخر : " المسألة نسبية فمن الممكن أن يكون هناك زوجان جامعيان ولكن لا تفاهم بينهما وتسوء العشرة " (٦٨) ، ومن أحسن الآراء التى جاءت فى التعقيب على ظاهرة زواج الجامعيات من الصيادين غير المتعلمين رأى لواحد من هؤلاء ، يقول : " إن سبب تلك الظاهرة اقتصادى وهو أمر واقعى وموضوعى ويدل على الوعى ولنأخذ المسألة ببساطة فى أن الزوجة الجامعية تكمل ثقافة ومعارف زوجها وتكون له خير عون وسند فى تربية الأولاد ورعاية الأسرة (٦٩) .

ونعتقد أن هذا الرأى فيه من وجاهه التفسير ما يكفى للتعقيب على وجود تلك الظاهرة فى الزواج بعزبة البرج ، والتى تتميز فى ذلك عن عموم مصر . وهو بالفعل سلوك واقعى وموضوعى فرضته ظروف عزبة البرج ، نعم ليس هناك تكافؤ فى الفكر ولكن قد يعوض ذلك طبيعة مهنة الصياد الذى لا يجد فى حياته من وقت الفراغ ما يكفى للجلوس فى منزل الزوجية ، إضافة إلى ذلك أن مهنة الصيد نفسها تضفى على صاحبها تميزاً فى الشخصية واكتساباً لثقافات واسعة خاصة من الأسفار والترحال فى الكثير من البلاد الأوربية مع اكتساب صفات الصبر وقوة الشخصية والقدرة على اتخاذ القرار ومهنة الصيد وما يتبعها من حركة وأسفار (٧٠) لها قيمة كبرى تعادل أعلى الشهادات ، وهذا لا ينطبق على مهن أخرى وفى البيئات الداخلية غير الساحلية ، فلا نجد أبداً أن فلاحاً يمتهن بتلك المهنة ولم يحصل على قدر من التعليم وتزوج من فتاة جامعية وغير ذلك من الأمثلة .

ومن الواضح أن للمجتمعات الساحلية أحكاماً ، وبالذات إذا كانت مجتمعات تعمل جميعها فى مهنة واحدة وهى مهنة الصيد ، وتتسم أفكار تلك المجتمعات بالوعى ونمو الفكر ، والقدرة على اكتساب صفات ومميزات جديدة مع الانفتاح على حضارات الآخرين ، كما أن لطبيعة حياة الساحل والبحر ونوع الطعام أثر على صحة البدن وبالتالى العقل والصحة النفسية نأتى بعد ذلك إلى مراسم الزواج فى عزبة البرج .

تبدأ احتفالات الزواج قبل يوم الدخلة بأسبوع تقريباً ، وتبدأ أسرة العروس فى الذهاب لشقة الزوجية وإرسال العفش لفرشه والعناية بديكور وتنظيم الشقة ، ويرسل العفش على عربات ويتبعها مظاهر استعراض واحتفال ، وفى ليلة الفرح نجد بعض من العادات التى مازالت مستمرة حتى الآن، وبعد ذلك يذهب العريس للإستحمام فى منزل والدته أو عند شقيقته (٧١) .

أما عند العروسة فتكون هناك ليلة الحناء التى يتجمع فيها أهل العروسة وصديقاتها ويجلس الجميع أمام بيت العروسة التى تتزين وترتدى أجمل ثيابها وهى وسط الجميع مع مظاهر الفرح والاحتفال ، وهى أيضا تأخذ النقوط من صديقاتها وأسرتها وتستمر ليلة الحناء لجزء متأخر من الليل ولعزبة البرج أغانى وأناشيد تنشد وتغنى فى ليلة الحناء [٧٢] .

وفى اليوم الثانى بعد الحناء تكون الدخلة والتى يسبقها حفلة الزواج وبعد الحفلة تذهب العروسة للتزين عند الكوافير ثم تعود لمكان الاحتفال والذى يحدده العريس والعروسة فهناك الأندية أو المنازل لو كانت فسيحة والأماكن أمامها للاحتفال وتأتى فرقة للموسيقى والغناء والطرب وفى حفل الزواج تأتى المعازيم من الأهل والأصدقاء وتعد لهم موائد الطعام والشراب وهذا الاحتفال مكلف وكل حسب مقدرته وبعد انتهاء مراسم حفل الزفاف يأخذ العريس عروسة إلى شقة العريس ليبدأ أول حياتهما الزوجية [٧٣] . ومراسم زواج عزبة البرج لا تختلف كثيراً عن باقى أقاليم مصر وأن كان من الظاهر أن هناك سلوكاً أكثر تنظيماً وتأكيداً لإعلان الفرح والدعوة .

وفى ليلة إتمام الزواج يتحدث صيادو عزبة البرج عن سلوك واعتقاد قد يحدث ظاهراً فى عزبة البرج عن باقى مدن مصر ، ذلك هو اعتقاد البعض فى السحر المدمر على العريس وعروسه ، وتقول إحدى السيدات : " هناك حتى الان فى عزبة البرج من يعتقد فى الحسد والعمل ، وإحدى جاراتى حدثتنى أن هناك عملاً وسحراً لأحدى بناتها وقد رأت ذلك فى أحد أحلامها وإنها رتبت إبطال مفعول هذا العمل (السحر) أن تدخل ابنتها لمنزل الزوجية " [٧٤] .

وشىء من التفصيل والتفسير يقول مأذون عزبة البرج : " السحر فعلاً موجود وذكر فى القرآن ، والأصل فى أعمال السحر للعريس وعروسة هو وجود خصومة أو ضغائن ، من ذلك عندما تترك عروسة خطيبها وتخطب لآخر غيره، فيترك ذلك أثراً فى النفوس فيلجأ العريس السابق إلى أحد الدجالين ويقوم بتدبير العمل – السحر – لعريس عروسته السابقة [٧٥] ، وهناك احتياجات لإبطال مفعول أعمال السحر من ذلك رش عتبة المنزل وغسلها بالماء ولبس العريس للفانلة بالمقلوب[٧٦] .

وهذا الاعتقاد موجود خاصة فى الريف المصرى ومسموع عنه فى باقى المدن إلا أن أحداً لا يكترث بذلك . والأمر المؤسف أنه يأخذ حيزاً كبيراً عند صيادى عزبة البرج مسبباً للقلق العائلى والانزعاج فى ليلة الزواج وهى ليلة العمر .

وبعد انتهاء أجازة الزواج يعود الصياد إلى عمله ونزول البحر ، وتبدأ الزوجة ممارسة مهام عملها كربة منزل وتتفرغ تماماً لرعاية الزوج وإدارة شئون بيتها وأن حياة الصياد حياة عمل شاق ويخرج فيه للصيد الذى قد يطول لشهر أو أكثر فى المياه الإقليمية أو الدولية أو قد يستغرق عشرة أيام وغير ذلك ؛ فإن شئون المنزل ومصاريفه تكون من اختصاص الزوجة عند الكثير من العائلات سواء كان الرجل فى البحر أو فى الراحة مع الأسرة وعند أقلية محدودة يمارس الرجل مهامه فى المصاريف وإدارة شئون البيت عندما يكون فى الراحة بعد العودة من رحلات الصيد[٧٧].

والأمر هنا لا يختلف فى عزبة البرج عن باقى مدن مصر إلا فى غياب رب الأسرة لأيام طويلة فى السنة فى رحلات الصيد ، مما يجعل الزوجة هى المسئولة عن إدارة شئون البيت والأسرة ، فتكون مع الأيام اقدر على تحمل المسئولية .

وتهتم الزوجة فى عزبة البرج بالاستعداد للولادة وكل مراحل تربية الطفل ، ويعتقدون كثيراً فى الوحم عندما تكون الزوجة حاملاً وتشتهى أى طعام أو فاكهة فيسارع الزوج بإحضاره فورا وهناك الكثير من القصص التى سمعناها من زوجات عن زوجات توحمن ولم يحضرن ما توحموا عليه فظهر ذلك فى الأبناء الذين ظلوا يعانون من تلك الآثار فى رحلة الأيام [٧٨] .

وتستمر زوجة الصياد الحامل فى العناية بحملها حتى الوضع الذى يكون محل فرحة الزوج والزوجة والأسرة ، ويتقاسمون التسمية والمشورة فيها ، وأحياناً يكون ذلك محل خلاف ، وفى السبوع ، تقيم الأسر احتفالاً خاصاً تهتم فيه بالتقاليد القديمة ويحرصون على تنفيذها ، ولا يمكن إغفال يوم السبوع أو التقليل من أهميته ، ويلى ذلك العناية بالطفل ، الذى يكون محل متابعة وما أن يصل إلى سن العاشرة أو قبل ذلك إلا ويبدأ أول رحلاته فى الخروج إلى عالم الصيد للتدريب والتعود والتعرف منذ الصغر على مهنة الآباء والأجداد والتى هى منبع رزقهم واستمرار حياتهم [٧٩] .

وتهتم الأسرة فى عزبة البرج بالختان للبنين فى سن باكرة وللبنات فى سن العاشرة [٨٠] وفى السنوات الأخيرة هناك دعوات وتوعية للإقلاع عن عادة ختان البنات لأضراره الصحية والنفسية.

٣- أحاديث زوجات الصيادين حول مهنة الزوج وظروف العمل :

تابع الفريق البحثى المساعد مقابلات الكثير من زوجات صيادى عزبة البرج وقد التزمنا بأن يقوم بتلك المقابلات باحثات من بنى جنسهن لخصوصية تلك المقابلات وحتى لا يكون هناك حرج وحرصاً على تقاليد المجتمع .

وفى الأحاديث الكثير من أوجه الاتفاق مع بعض الاختلافات والتى يظهر منها أن مجتمع عزبة البرج مجتمع مميز فى الكثير من أطروحياته الأسرية والاجتماعية ونذكر من تلك المقابلات أهمها وفيما يفيد البحث .

من ذلك الدخل الذى يحققه الصياد وهل يكفى الأسرة وفى ذلك تقول إحدى الزوجات : " نعم إن مهنة الصيد مربحة جداً وذلك حسب موسم الصيد ونوعه وكمياته والدخل يكفى الأسرة"(٨١).

وتقول أخرى : " إن دخل زوجى الصياد يكفى ويفيض ، وهى تحاول أن توفر من هذا الدخل لمستقبل أولادها ، وإذا انتهى المصروف وطال غياب الزوج فى البحر فإننا نتعامل مع بقال نقوم بالجر منه على النوتة حتى يعود الزوج ويقوم بالسداد (٨٢) " .

وتقول زوجة ثالثة : إن المصروف يكفى ويفيض للظروف الطارئة وكل لزوم طلبات البيت أتكفل بها من المبالغ التى احصل عليها من زوجى الصياد الذى يأتى إلينا بالمزيد بعد العودة من السرحة(٨٣) " .

وتتفق أغلب الزوجات فى أن الرزق من الصيد وفير يكفى ويمكن الادخار منه مع الحكمة والتدبير ، ولم تختلف إلا زوجة واحدة مطلقة حيث أفادت أن المصاريف التى كنت أحصل عليها لا تكفى وكان ذلك هو أحد أسباب المشاكل (٨٤) .

وواضح أن الدخل العام الذى يحققه الصياد من مهنة الصيد وفير يحقق حياة طيبة كريمة لزوجته وأولاده ، وقد ذكرنا قبلاً أن السرحة الواحدة عندما تكون طيبة فى موسم الصيد تأتى للصياد بدخل ما بين ١٠٠٠ ج ، ٢٠٠٠ ج .م(٨٥) ، ومدة السرحة عشرة أيام أو أسبوعين ، وقد تزيد عن ذلك كثيراً ، وفى سرحات كثيرة لا يتحقق ذلك فقد تكون ٢٠٠ ج ، ٣٠٠ج ، والمتوسط العام أن الدخل كبير ورزق الصيد من البحر الواسع وفير والمهم النشاط والهمة وإتباع وسائل الصيد الحديثة .

وبمقارنة ذلك الدخل بغيره من أرباب عمل ومصالح فى مختلف مدن مصر يتضح أن صياد عزبة البرج يتميز بدخله الكبير بفضل مهنته المربحة ، وذلك بالقياس لمهن وحرف متناظرة .

والأمر الأكثر وضوحاً هو أن شباب عزبة البرج الطموح الباحث عن الرزق لا يشكو أبداً من البطالة فالبحر والمهنة مفتوحة أمام الجميع ، بل أن مهنة الصيد فى العزبة تجذب إليها الكثير من شباب المدن والمحافظات المجاورة سعيا وراء العمل والرزق (٨٦) .

وننتقل إلى موضوع حوار آخر مع الزوجات وهو حول رأيها فى زوجها كصياد وطبيعة تلك المهنة . تقول إحداهن : " إن مهنة زوجى الصياد مهنة شاقة، تستغرق كل وقته وجهده وأغلب أيامه يقضيها فى عرض البحر فهو عمل متصل سعياً وراء الرزق " (٨٧) .

وتبالغ تلك السيدة فى وصف هذا العمل الشاق فتقول : " إن عمل الصيد شاق ومتصل ويصل إلى درجة الذل " (٨٨) ، وهى بلا شك مبالغة بسبب معاناة الزوجات من طول غياب وأسفار الأزواج فى عرض البحر .

وتقول زوجة ثانية : " أن زوجها يمكث فى البحر ٢٥ يوماً وأحياناً أكثر من ذلك ثم يعود ومعه الرزق ليستريح ثم ما يلبث أن يعاود العمل بسرعة ، ولا يمكن أن تتصور أن يعمل زوجها فى حرفة أخرى لأن حرفة الصيد ربحها أحسن ورزقها وفير يجعلهم يعيشون حياة فى مستوى عال " (٨٩) .

وتقول سيدة ثالثة : « لو عاد بى الزمن إلى الوراء لم أكن أتزوج وأختار إلا زوجى الصياد ، فهو نموذج للرجل المثالى فى أخلاقه وطباعه ، فهو أب وزوج وأخ ، جد فى وقت الجد ، ومسلى ومضحك فى غير ذلك ، ويحرص على أن نخرج للفسحة فى أوقات راحته ، ويحب العمل ويسعى إليه ويكره البطالة سعياً وراء الرزق وزيادة دخل الأسرة ويحب أهل بيته وأصحابه ، وبالرغم من أنه لم يتعلم إلا أن تعليمه فى الدنيا ومن المهنة أفاده كثيراً عن التعليم فى المدارس والجامعات»(٩٠) .

وزوجة ثالثة تقول : « إن زوجى طيب جداً ، ومثالى ويعامل أولاده معاملة طيبة وكريمة وكذلك يفعل مع كل الناس فهو مشهور فى العزبة بطيبته وحسن أخلاقه » (٩١) .

إلا إن إحدى الزوجات تقول : « إن زوجى حاد الطباع وصاحب مزاج متقلب وأجد صعوبة دائماً فى التعامل معه ، وليست الفلوس هى كل شىء ، ولكن لابد من الصبر والتحمل من أجل

تربية الأولاد »[٩٢] ، وسيدة أخرى استمرت فى خلاف بسبب طول غياب زوجها فى البحر وانتهى أمرها إلى الطلاق[٩٣] .

وعن تربية الأولاد تقول إحدى الزوجات : « كنت كل شىء فى تربية الأولاد فالزوج مسافر فى البحر باستمرار ، وكنت شديدة فى معاملتى مع الأولاد وإلا لن أتمكن من السيطرة عليهم وعندما يتواجد الرجل كان لا يتدخل إلا لمساعدتى فى بعض الأحيان ، فظروفه صعبة وعمله يسيطر على كل وقته »[٩٤] .

وتقول زوجة ثانية : « حرصت على تعليم الأولاد وإدخالهم المدارس ومتابعتهم فيها وأرسلتهم للدروس الخصوصية ، وتشجيع الأولاد على الذهاب إلى الرحلات المدرسية ، كما أن الزوج يساعد ويشجع أولاده على الدراسة والانتظام فيها »[٩٥] .

وتقول زوجة ثالثة : « أتحمل المسئولية وتربية الأولاد بشكل كامل فى غياب زوجى ومسئولية الأولاد صعبة ، فأنا مسئولة عنهم فى كل شىء والحمل كله على لوحدى ، ويشارك الزوج أحياناً فى فترات راحته ، إلا أن انقطاعه وغيابه أياماً طويلة لا يمكنه أبداً من المشاركة الكاملة فى تربية الأولاد ولذلك كان على أن أكون قوية ومتحملة لتلك المسئولية » .

وتأتى باقى المقابلات لتدور حول هذا المعنى ، وهو أمر طبيعى أن تكون المرأة هى المسئولة عن تربية أولادها فى غياب زوجها بسبب ظروف العمل والسعى وراء الرزق ، وينفرد مجتمع عزبة البرج بذلك حيث تكلف الأم بتسيير شئون البيت ورعاية الأولاد ومراقبتهم وتوجيههم أثناء غياب الزوج ، هذا بخلاف باقى الأسر المصرية فى باقى مدن وقرى الدخل ، ذلك أن الزوج متواجد باستمرار ويومياً ، فمن الطبيعى أن يشارك الزوجة باستمرار بحكم تواجده الدائم .

وبسبب ظروف المرأة فى عزبة البرج فإن وقتها باستمرار مشغول فالزوج فى البحر وغائب فلابد وأن تكون الزوجة موجودة فى البيت وحاضرة ، فإحدى الزوجات تفتخر بأنها كانت مشغولة باستمرار ، وتكافح بنفس درجة كفاح الزوج فهى لا تعانى من وقت الفراغ ، فقد استثمرت الوقت وتعلمت صناعة الشبك الذى أتقنته وحققت منه دخلا ثابتاً[٩٦] ، وسيدة أخرى تعلمت صناعة الشبك ووقفت بقوة تكافح إلى جانب الزوج المسافر إلى اليونان ليعمل هناك على مراكب الصيد، كما أن تلك الزوجة أثبتت جدارتها فى رعاية الأولاد وتربيتهم حتى تزويج البنات وتعليمهن[٩٧].

ومن أكثر المقابلات يتضح أنه لا مكان للفراغ فى قاموس الحياة الاجتماعية لنساء عزبة البرج، زوجات الصيادين ، فحياتهن تقضى فى الكفاح والعمل المتصل ، لإكمال رسالة الزوج الغائب باستمرار ، وأيضاً إكمال رسالة ودور الأسرة فى تربية الأولاد وتوجيههم ولعل ما يلفت النظر تلك الظاهرة الاجتماعية التى تشير إلى أن بعض النساء اللاتى ترملن حتى وإن كن فى سن الشباب يرفضن الزواج ويفضلن العمل ورعاية الأبناء .

غير أن هذا لا يمنع من وجود حالات متعددة من صور لزوجات قصرن فى تلك الرسالة ، وما ينجم عن ذلك من مشاكل وحالات طلاق كما سيأتى بيانه .

٤- الطلاق وأسبابه فى عزبة البرج :

لا يمكن أن يخلو مجتمع من السلبيات وصور متعددة للمشاكل والخلافات والسلوك ضار والمشين أحياناً ، مهما كانت درجة قوة وثقافة وتماسك تلك المجتمعات فلابد من وجود نسب متفاوتة من تلك السلبيات تقل أو تكثر حسب المسببات واستمرارها وعدم تلافى أسبابها . ويحدث ذلك فى كل المجتمعات المتقدمة وغير المتقدمة الكبيرة والصغيرة .

ونحن هنا بصدد الحديث عن مجتمع صغير محدد ، وهو مجتمع صيادى عزبة البرج الذى حدثت فيه صور من حالات الطلاق والتى وصلت إلى نسبة غير قليلة وبالتالى غير مطمئنة ويقدر تلك النسبة مأذون عزبة البرج بأنها تصل إلى ٢٠٪ حالات طلاق من مجمل عدد المتزوجين من السكان[٩٨] .

والطلاق مشروع شرعاً ، ولابد من حدوثه إذا استحالت العشرة بين الزوجين ، إلا أن آثاره مدمرة على الأسرة ويتسبب فى تشريد الأولاد مما يؤثر على المجتمع ولذلك فإن مأذونى العزبة يحرصون على عدم إتمامه إلا بعد تأكدهم من استحالة العشرة ويحاولون الصلح أكثر من مرة لما فى ذلك من صالح للأسرة والمجتمع وتبذل فى ذلك مجهودات مخلصة من قبل مأذونى العزبة وأهل الصلاح[٩٩] .

وحرى بنا هنا أن نتابع ونذكر أسباب الطلاق حتى يكون ذلك بداية العلاج تلك المشكلة الاجتماعية ، فإذا عرف السبب فإن أصحاب الحل والرأى يكون لديهم القدرة لإيجاد الحلول والوسائل الكافية لا نقول لوقف الطلاق فهذا مستحيل ، ولكن على الأقل الإقلال من حالاته ومعالجة ما ترتب على حدوثه من مساوىء أسرية واجتماعية .

وأول وأهم أسباب الطلاق هو سفر أرباب الأسر المتزوجين من صيادى العزبة للعمل فى الخارج والذين يطول سفر بعضهم لسنوات طويلة ، وفى ذلك يقول مأذون العزبة : « إن بعض الصيادين المسافرين للخارج للعمل فى اليونان وغيرها من بلاد أوربا عندما يعودون إلى زوجاتهم، يحكى كل واحد منهم لزوجته من باب التفاخر ما يقومون بعمله فى الخارج مع النساء والفتيات الأجنبيات ، ثم يسافر صاحبنا ويستمر غائباً لسنوات طويلة خمس أو ست سنوات عند البعض وزوجته بشر ، وكان مخطئاً فى غيابه الطويل ومخطئا فى أنه يحكى ويتفاخر بالمفاسد التى يرتكبها فى الخارج» [١٠٠] .

ويواصل نفس المأذون حديثه قائلاً : « توجد حالات خيانة زوجية ، هذه الخيانة كانت سبباً فى الطلاق وارتفاع نسبته ، والمجتمع يعانى من وجود فساد ، وهو السبب الأول فى انفصال الأزواج» [١٠١] .

والأمر المؤسف أن بعض الأشخاص من أقارب أو أصدقاء المسافرين يسارعون بإبلاغه عند عودته بأن زوجته سيئة السمعة أحياناً لا ينتظر هؤلاء مجىء الصياد بل يرسل له أحدهم هناك ليبلغه بذلك [١٠٢] ، ويمكن أن تكون تلك المعلومات غير صحيحة مبنية على استنتاجات خاطئة وفى هذه الحالة فإن الظلم يكون فادحاً على تلك الأسرة بسبب الطلاق والانفصال .

ومثل تلك التبليغات تأتى من أشخاص يتسمون بالتسرع وعدم الرؤية ويجهلون تعاليم الشرع الإسلامى الحنيف ، الذى يضع شروطاً لإثبات جريمة الخيانة يصعب تحققها ، وذلك لفداحة العقاب وكارثة العواقب ، والحل فى ذلك وكما يقول بعض أهالى العزبة من أصحاب التجارب والمخضرمين بأنه : « يجب أن تكون هناك ثقة متبادلة بين الأزواج وخاصة من قبل الزوج المسافر » [١٠٣] ، ولا يقل عن ذلك أهمية أن يعاود هؤلاء المسافرين زيارة أسرهم فى فترات متقاربة ، حتى لا يحدث الجفاء وتزداد الوحشة ومعاناة الزوجين ، مع مراجعة حدود الدين والشرع الحنيف حتى يقوى الوازع الدينى ويصون كل من الزوجين الآخر فى أيام الغربة والسفر [١٠٤] .

وهناك أسباب أخرى للطلاق وكما يقول المأذون تذكرها بعض السيدات طالبات الطلاق على استحياء وليس أمام الناس ، من ذلك الضعف الجنسى ، وأكثر هذه الحالات مع زوجات صغيرات فى السن يقترن بأزواج فوق الثمانين ، وهن فى سن الثلاثين أو الأربعين ، وسبب هذا الزواج إغراء المال [١٠٥] .

وغير ذلك من الأسباب مثل البخل الشديد والتقتير فى الإنفاق ، ويزداد الجفاء وشدة الخلاف مع القسوة والضرب والإساءة البالغة ، ومع التكرار تستحيل العشرة فيستوجب الطلاق للضرر

البائن الواقع على الزوجة والأسرة ، وقد يكون الطلاق بسبب الزواج مع ضره أو أن الزوج يتزوج سراً ، وأحياناً لمرض الزوج، وطلب الزوجة الطلاق لمرض الزوج أمر مؤسف يتنافى مع الرحمة وحسن العشرة وقواعد الشرع الحنيف .

ولا تنفرد عزبة البرج فى أسباب الطلاق عن غيرها من المدن المصرية إلا فى حالة سفر الصيادين بأعداد كبيرة للعمل فى اليونان وتغيبهم لسنوات طويلة ، وسفر الأزواج العمل فى الخارج موجود فى كل أنحاء مصر ، ولكن ليست بأعداد عزبة البرج بالقياس لسكانها ، وأيضا اختلاف جهة السفر وطول مدة الغياب عن الأسرة .

٥- الأزياء ، التسلية ، وقت الفراغ :

قديماً كانت ملابس الصيادين أبسط مما تكون ، ولم يكن هناك فرق كبير بينهم وبين القرويين على وجه العموم ، وكانوا يعيشون فى أكواخ من البوص ، وقد ظل رعاة الغنم فى الدلتا يسكنون مثل هذه الأكواخ حتى عهد الرومان ، والصور التى عثر عليها الصيادون تمثلهم عراة يلبسون لباس قصير أو ليس عليهم إلا مئزر يغطى الحقوين [١٠٦] .

أما الآن فقد اختلف الوضع بارتداء العديد من ألوان الملابس المتنوعة ، ولكن نجد أن كل مهنة من المهن يمكن أن تأخذ شكلاً معنياً من الزى الذى يتناسب مع طبيعة المهنة وشكلها ، ولكن المتأمل فى الوضع حالياً يجد أن مجتمع البحث (عزبة البرج) لا تختلف فيه الأزياء عن باقى مدن مصر إلا فى لباس البحر عند الصيادين ، وهو عبارة عن سروال أبيض واسع وقميص، والآن فإن الصيادين لباسهم بنطلون وقميص ، وأما النساء قديماً حرصن على لبس الملاية اللف وغطاء الرأس ولا يخرجن إلا فى المناسبات وبحساب مع ضوابط وقيود اجتماعية ، ولكن مع تطور التعليم اختلفت الأمور تماماً وارتدت المرأة والفتاة الأزياء الحديثة وخرجن للأسواق والمدارس والجامعات وللتنزه فى كل المناسبات مع التخفف من القيود والضوابط القديمة [١٠٧] .

وعن وقت الفراغ فليس لدى الصيادين وقت فراغ يمكن أن يستغل فى تسلية أو غير ذلك ، فمن أغلب المقابلات يذكر أصحابها من الصيادين أن حياتهم عمل دائم متصل ، يخرجون من البحر ليعودون إليه ، فأكثر الأيام يقضونها فى البحر ورحلة الصيد تختلف حسب طريقة الصيد فصيد الشاطئ يستغرق من الصياد كل اليوم ليعود آخره ليتسريح من عناء العمل ، وصيد البحر فى الرحلات الطويلة تستغرق فى بعضها ثمان أو عشرة أيام وفى بعضها عشرين يوماً ،

ويعود الصياد بعد تعب وعمل شاق متصل فى عرض البحر ليواجه بمطالب البيت والأسرة فبعد قليل من الراحة يشارك الزوجة والأولاد فى قضاء حاجات الأسرة وسد مطالبها وجزء آخر من وقته فى الاستعداد للرحلة التالية فى التجهيز بالزاد والزواد واللباس وخلافه ليعود إلى العمل وهكذا... [١٠٨] .

وهناك رحلات صيد تستغرق مدة أكثر من عشرين يوماً وهذه الأخيرة تتجه إلى البحار الدولية فى البحر الأحمر وأعالى البحار ، وتستغرق تلك الرحلات شهراً أو شهوراً حسب طريقة الصيد وحجم السفن وحداثتها ومكان الصيد نفسه ، يعود هؤلاء الصيادون منهكين تماماً ، وفى حاجة إلى الراحة لأيام وأيام وعلى الأسرة أن تكون فى خدمتهم ، حتى تنتهى فترات تلك الراحة ، ويعاودون الكرة فى رحلات البحث عن الرزق [١٠٩] .

والعمل فى مهنة الصيد شاق مرهق إضافة إلى ذلك فإنه يستغرق كل الوقت ، إلا أننا فى بعض من المقابلات نجد أن بعض الصيادين وزوجاتهم يتحدثون عن حرصهم على الخروج فى أوقات الراحة للتنزه والفسح ، خاصة مع وجود المصايف القريبة وشاطىء البحر الممتد ، فيذهبون لقضاء اليوم كله فى رأس البر أو الذهاب لمناطق التسلية فى شهور الصيف وغيرها [١١٠] ، والقليلات والقليلين من زوجات الصيادين يتحدثون عن زيارات ورحلات على القاهرة والإسكندرية وغيرها [١١١] .

والأمر اللافت للنظر كثرة المقاهى فى عزبة البرج ودمياط بصفة عامة ، وأصبحت ظاهرة أخذت من المسئولين وقتاً فى دراستها ومعرفة أسبابها لما فيها من تضييع للوقت وتبديد لأوجه الإنفاق وغير ذلك .

وقديما كانت المقاهى فى عزبة البرج قليلة ومعروفة ، وذلك وقت أن كانت العزبة محدودة فى سكانها ومبانيها التى لم تكن قد امتدت واتسعت وأصبحت كما هى الآن تشكل امتداداً وعمراناً كثيفاً وحركة دائبة بسبب تحديث أسطول الصيد وزيادة نشاطه [١١٢] واتساع حركة صناعة السفن التى اشتهرت بها عزبة البرج[١١٣] .

والمقاهى فى العزبة ودمياط بدأ الحديث عن كثرتها وأسباب انتشارها ومضارها منذ بداية النصف الثانى من القرن العشرين ، وكتبت فى ذلك جريدة أخبار دمياط ما يلى : « من الظواهر الاجتماعية الخطيرة التى أصبحت تهدد المدينة فى أمنها وصحتها وتعطل شبابها انتشار المقاهى

فى دمياط بشكل عام ، وأصبح لا يصح السكوت على خطرها ، وترجع أسباب انتشار المقاهى فى دمياط ومدنها على عدة عوامل منها بطاقة تموين السكر التى كانت تصرف لأصحاب هذه المقاهى ويتاجرون بها فى السوق السوداء ويحصلون على أرباح شهرية مضمونة لا بأس بها ... ، إن هذه الظاهرة باتت تهدد دمياط ومدنها التى اشتهرت بالصناعة والحرف » [١١٤] .

واستمرت صحيفة أخبار دمياط تكتب عن خطر ظاهرة المقاهى فى دمياط وعزبة البرج فى أعداد متتالية ، وتحت عنوان حول الظاهرة الاجتماعية فى دمياط ، وبين القهوة والقهوة قهوة »[١١٥] .

واتخذ صيادو عزبة البرج من المقاهى مكانا للتلاقى والجلوس مع رفاق المهنة من الصيادين ومساعديهم ، وأصبحت فى العقود التالية وحتى الآن هى المتنفس الوحيد لهؤلاء الصيادين فى الجلوس والسهر وشرب المشروبات ومناقشة ظروف العمل فى الوقت المحدود الذى يقضيه الصيادون فى بلدهم وأيام راحتهم[١١٦] .

والمطلوب الاهتمام بتأسيس دور لتجميع هؤلاء الصيادين وأماكن لمقابلاتهم وهذا الأمر يحتاج لجهود مخلصة من القائمين على أمر العزبة وإدارة شئونها ، ذلك أن المقاهى أن لم تكن تحت المراقبة قد تقدم مشروبات ممنوعة وتمارس أنشطة غير مشروعة .

فى مقاهى الصيادين تلمس المعاناة الحقيقية لهؤلاء الناس فى حديثهم اليومى التلقائى وهم يشكون حقوقهم المهدرة ونقابتهم المغلقة وتعويضاتهم الضائعة ويقولون إن كبار التجار وملاك السفن وراء ما هم فيه لأنه ليس من مصلحتهم وجود نقابة قوية لذلك كانوا وراء إغلاقها منذ سنوات ، لذلك فإن الصياد الذى يعتمد فى دخله اليومى على مراكب الصيد لا يستطيع أن يطالب بحقه [١١٧] .

٦- الأمثال الشعبية المرتبطة بحياة الصيد :

تتعدد الأمثال الشعبية المرتبطة بحياة الصيادين وهي تعبر بصدق عن حياتهم وآمالهم وآلامهم ، وقد كثرت هذه الأمثال كثرة بالغة ، وامتدت من مجتمع الصيادين إلى باقي طوائف المجتمع المصري، ومن ذلك قولهم : (المركب اللى عليها ريسين تغرق) ، ويضرب في حالة وجود أكثر من مسئول عن العمل الواحد ، حيث تتعارض القرارات ، وهو ما يؤدي إلى غرق المركب .

ومن ذلك أيضا قولهم : (كلب البر ولا سبع البحر) ، يعنى : الواحد يكون زى الكلب على

البر أحسن ما يكون سبع فى البحر ، لأن حياته تكون على كف عفريت .

ومن ذلك أيضا قولهم : (المركب اللى فيها ريسين تغرق) يعنى ما حدش يتمسك برأيه على رأى الريس ، لأن الريس هو اللى كلمته ماشيه على الكل .

ومن ذلك أيضا قولهم : (الصياد فى اللذة تأكل السمكة مع الرزة) ، يعني : الصيادة فى أشده يأكل السمكة مع الرزة ، وآخر الليل يشد العدة .

ومن ذلك أيضا قولهم : (هم البحر منسى) .

ومن ذلك أيضا قولهم : (خبطوا الأعور على عينه قال خسرانه خسرانه).

ومن ذلك أيضا قولهم : (البحر موجود والرب موجود) .

ويرى أحد الإخباريين من الشباب أنه لا يوجد أمثالا خاصة معللاً ذلك بأنه : « يمكن أن تكون الناس الكبيرة عرفاها ، لكن أنا مش عرفهم ، ومن ذلك : المركب اللى فيها ريسين تغرق ، والصياد فى الصياد فى ألذه يأكل السمك مع الرزة ، والصياد فى أشده يقوم يشد العدة » .

بينما يقول بعض المبحوثين : (إن الباب اللى يجى منه الريح سده واستريح) ، و(القرش الأبيض ينفع فى اليوم الأسود) ، و(أنا واخويا على ابن عمى ، وأنا وابن عمى على الغريب)، و(اللى نبات فيه نصبح فيه) ، و(ساقعه ولا قعده وبل العده وترى الصياد فى شده) ، و(صياد ولا صيادون يوم ترزقوا ويوم لا ترزقون) ، و (اللى نازل مفقود واللى طالع منه مولود)، و(نوة الحسوم اللى يخرج فيها يعتبر ميت كافر) ، و(كلب البر ولا سبع البحر ، و(المركب الى ليها ريسين تغرق) .

ويذكر آخر : « مش فاكر أمثال ، وممكن : (رميت الشبك جيت أصطاد اصطادونى) ، و (الصياد فألذه يأكل اللحمة ويسيب الرزة) ، و(ما يتيناجوش الصياد مهزولة أكل الرزه والفولة)، و (تيجى تصيده يصيدك)، و(الصياد فى ألذه) ، كان واحد دائماً يقول كده يعنى هما يأكلوا السمك ويتركوا الأرز ولما عمل فى الصيد غير مقولته وقال الصيادين فى أشده .

قال أحد المبحوثين المثل يقول : « (والله إدنا يا فرج الله أجت البر يا لغيط) ، معناه : إن الريس بهدل البحرية اللى هما الصيادين يعنى وعمال يشغلهم فى كل حاجة فى البحر لحد لما جم البر قاموا مردوش يشتغلوا لما قال لهم ، وأيضا : (ضربوا الأعور على عينه قالوا خسرانه

خسرانه) ، ده لو مفيش سمك ، ولو فيه نقعد نغنى ونضحك وكـده ، و(كلب البر ولا سبع البحر) » .

قال أحد المبحوثين : « أنا والله ما أعرفش ، بس اللى يعرفهم الناس القدام بس إحنا نسمع أمثال عن أى حاجة زى : (يا واكل وش الطبق حرس فى الآخر ده الوش بنعيش لكن البلوه فى الآخر) ، (هم البحر منسى) ، ومثل : (كلب البر ولا سبع البحر) ، و(البحر ملهوش كبير)، و(البحر يأخذ أكثر لما يدى) ، و(عويل مواضب أحسن من جدع نطاط) ، و(مال البحر للبحر)، و(رميت الشبك جبت أصطاد صادونى) ، و(الصياد فى ألذه يأكل اللحمة ويسيب الرزة) » .

ويذكر آخر : « لا يوجد أمثال مرتبطة بالصيد ، وأنا ما أعرفش حاجة عن الأمثال دى ، لكن ممكن : (فى التأنى السلامة وفى العجلة الندامة) ، و(هم البحر منسى) ، و(النائم فى ذمة الصاحى) » .

يقول أحد المبحوثين : « عندنا بيقولوا : (الرزق يحب الخفية) ، عشان كده تلاقى الصيادين يغيروا من بعضهم فيقوموا يقولوا المثل دا ، وبيقولوا : (اللى نبات فيه نصبح فيه) ، و(الباب اللى يجيلك منه الريح سده واستريح) ، و(ابن الوز عوام) ، و(واحد طالع يصطاد تدعيله) وتقول : (الله ينعم ريحك ، ويغيب قمرك) ، لملائمة الصيدة الكثيرة ، ولما يكون واحد مش شغال فى المركب نقول له : (جبتك يا عبدالمعين تعنى) ، (أدق يا أقرع جيت البر يا ألبط).

ويذكر آخر : « ملهمش مثل محدد ، ولكن يوجد مثل يقول له أحد منهم : (نخرج على لله ونذكر الله) ، و (نوه طوبة تخلى الصبية كركوبة) ، و (الله يرزق الهاجع والناجع واللى نائم على صرصور ودنه) ، و (عويل مواظب ولا شاطر مراوخ) ، و(الريس ريس إذا كان كوبة فى الفجارة ، والبحرى بحرى إذا كان شنبه يودى الفجارة) ، الفجارة اللى عبارة عن حلة كبيرة يتحط عليها الخشب ، و (المركب اللى عليها ريسين تغرق) ، و (الصياد عليها الخشب) ، و(الصياد قام الصبح بدرى قالوا تعال يا عم الشيخ هانطلع العدة من السياله نطلع العدة معاهم) ، و(الصياد فى أشدة صقعه وبرده وآخر الليل مش الليل) ، و(من الغول الأخضر يارب نجينا) ، و(ساعة صيادية وساعة بعدلية) ، و(والطبع واحد داهية تسمو ولا عاد يحضر على الطبلية) و(مش كفاية علينا الحاجة بطاطس اللى بدها غارقة فى الغاطس) ، و(إن البحر نسينى أو هجرنى سنة مهجروش يوم).

ويذكر مبحوث آخر : متسألنيش على أمثال ، أنا ما أعرفش أمثال خالص ، وإحنا ما عندناش أمثال شعبية خاصة بيننا ، كلها اللى معروفة عندهم ، لكن أبويا الله يرحمه كان عنده مثل دايماً يقوله إلى هوه : (لو البحر هجرك سنة ما تهجروش يوم) ، و(الصيادين فى ألذه بيأكلوا السمك ويسيبوا الرزة) ، كان واحد شيخ اسمه محمد الموافى كان سارح على الساحل ، وكان يشوف الصيادين راحة جاية يقول الصياد فى ألذه ، راح يشتغل معاهم نزلوا وقال لها أطلع الصيادين فى أشده ، و(المركب اللى عيها ريسين تغرق) ، و(الدفة مايمسكهاش اثنين) .

قال أحد المبحوثين : « لا ما أعرفش ، وسأل أخوه فقال : له لا المثل دوت يطلع فى وقته ، والواحد مفهوش دماغ دلوقتى ، وأنا فاكر : (المركب اللى فيها ريسين تغرق) ، و(الريس ريس لو حتى طوبة فى الفجيرة والبحرى بحرى لو شنبو يشيل البرميل) » .

قال أحد المبحوثين : « (الصياد عمره يتفنى فى صيد السمك) ، ومثل ثانى بس أنا مش فكره ، و(هم البحر منسى) ، و(كلب البر ولا سبع البحر) ، و(عن الصياد فألذه يأكل اللحمة والرزة) ، و(الصياد فأشده يأكل اللحمة ويطلع العدة) ، و(الرزق يحب الخفية) ، و(بعد الحصوم أتعرى وعدم) ، و (اللى نازل البحر مفقود واللى خارج منه مولود) و(ابن الوز عوام) ، و(اللى نبات فيه نصبح فيه) .

ويختلف آخرون مع ما سبق فيذكرون أنه : « لا يوجد حاجة معينة ، وساعات محدش يكلم خالص من كتر التعب ، وده كان زمان مفيش أمثال شعبية هنا ، بس أنا فاكر أيام نجمة سهيل لما يولع نقول : (طلع السهلى اليمانى واستلقيه ودى جزاء من ساب فى الشتا بيته ياعم كامل دا الرينانق اللهم أجعل عشانا عشاهم أيام النوة) ، وكان أبويا بيقول لى : (يا بخت من بكانى وبكى الناس عليه ولا ضحكنى وضحك الناس عليه) عشان الواحد يعرف يتعلم حاجة تنفعه لكن إحنا ما عندناش أمثلة ثانية كثيرة ، و(مفيش حد يسرح البر يحبه) ، و(الصبر مفتاح الفرج) ، و (الصياد فى الوزة) ، ده مثل يتقال على الصياد يعنى الصياده فى نزاهة واستريح قوى وفيه كمان : (كلب البر ولا سبع البحر) ، وده عشان خطورة البحر يعنى كلب يعيش على البر فى أمان أحسن من سبع جرىء عايش فى البحر ما يضمنش الميه والموج وخطر البحر ، لأنه طول الوقت المركب تتهز بيه ، والواحد مش يبقى واقف فى أمان ، و(البحر يحب الخفية) يعنى الواحد لازم يكون خفيف عشان البحر يتحمله يعرف يشتغل ، وكمان الواحد لازم يكون خفيف عشان يعرف يعوم.

٧- أغانى الصيادين :

وبالنسبة للأغانى الشعبية تختلف الآراء فيقول بعض المبحوثين : « ما بنقلش حاجة ، والناس بتاعه زمان هما اللى كانوا يغنوا ، والناس بتوع إسكندرية هما بتوع الحاجات دى ، إنما إحنا بنشغل تسجيل ونغنى معاه» .

ويرى آخر أنه : « مفيش أغانى دا الوقت بتتقال» ، ويؤكد ذلك إخبارى آخر بقوله : « أن الوضع أصبح مختلف الآن فى ظل التقدم ، حيث يمكن أن نسمع شرائط ، وفى مراكب فيها فيديوهات وتليفزيونات وكاسيتات ، ومفيش أغانى معينة» .

ويذكر آخر : « فيه بعض الأغاني زي : (صلى صلى على النبى صلى واللى ما يصلى أبوه أرملى) ، وواحد يلاقى والباقى يرد عليه ، وهم يشغلون الكاسيت ويرقصوا على الأغانى فى أثناء رحلة الصيد ، أغانينا زى ذكر الله بأننا نقول : (لا إله إلا الله والله أكبر ، صيادين وعين يارب على صيدنا) » .

ويذكر آخر : « لأ ده كان زمان كانوا يغنوا : (هيله هيله) ، وأغانى ثانية إنما دلوقتى مفيش أغانى عندنا ، ومفيش أغانى ولا حاجة زى اللى بيجى فى الأفلام ، وكله تمثيل الصياد يبقى فى هم عايز يجيب قوته ، ومهواش فاضى يغنى ولا يبص « ، ويذكر آخر « (وأنا كنت صياد ، وصيد السمك فيه ، نزلت اصطاد نزلت البحر اصطاد ، ولى جنيه عجبنى لون السمك واحدة بياضى تفتش ، والثانية بلطية والثالثة من بدعها سجرت مراكبيه ، ورمش عينيها يا ناس غطى على المياه) » .

ويذكر آخر : « أى أغنيه تخطر على البال نغنيها ، زي : (هيله هيله) ، و(وصلى على النبى) ، وده كان زمان ، أما دلوقتى فيه تسجيل وأغانى شبابيه ، ده مرة واحدة راكب مركب والمركب ها تغرق وهو طالع برده يفتح التسجيل ، دلوقتى على الموضة إحنا يا صيادين» .

يقول بعض المبحوثين : « بنغني بعض الأغاني ، منها : (هات وصلى على النبى وعلى الحبيب محمد والحمام زغرت واختارت ثالث جرنى يا المختار من النار وعذاب النار ، روحى إن الله ستار ، روحى ربى صغارك وأرضعيهم من حنينك فى شفاعة الحبيب الحبيب محمد صلى الله عليه وسلم) » .

ويذكر مبحوث آخر : « مفيش زى ما قلت كده ، الحاجات دى فى الأفلام والسينما بس ، وكان زمان وكانوا يقولوا : (على النبى صلى) ، والوقت مفيش حاجة من دى ، ودلوقتى مفيش أغانى زى الأول ، أما الصياد معدش يغنى دلوقتى ، ووالله ما نغنى ، ولما نكون مبسوطين نغنى أغانى الشرائط وخلاص ، واحنا ما نعرفش أغانى ، لكن اللى يعرفها الناس الكبار فى السن» .

ويختلف آخر بأنه لا داعى من الأغانى بقوله : « كمان أغانى ، هوه الواحد عاد فيه دماغ للحاجات ديت ، أهوه التسجيل نولعه وخلاص ، وبصراحة إحنا تعبنا ومسافرين وعايزين ننظف المراكب ، وبالنسبة للأغانى لا أعرف أولا أتذكر منها حاجة حالياً ، لكن الناس الكبار هما اللى يعرفوها ، ومفيش إلا أغانى اللى نسمعه دلوقتى هى اللى فى الإذاعة» .

ويذكر آخر: « إحنا نقول لك على أغنية حلوة : (واحد يا موحد الواحد اثنين يا ابن الحسن والحسين ، ثلاث بالله العظيم ما أرجعك ثانى (عن البحر يعنى) ، أربعة قعدتنا حلوه مع بعض خمسة فى عين اللى ميشفش ويصلى على النبى ، ستة الملاح اللى تصون العرض ، سبعة سبع الرجال من بعد الحرير ينام على الأرض ثمانية يا طيبة تسعة ياكده عشرة يا كده وكده حداشر مشفتش أوسخ من كده) ، والأغنية ديت تبقى متنقلش عن الصيادين».

ويضيف آخر : « أغانى عادية من اللى نسمعها فى الأغانى ، وما لناش دعوة بالكلام والأغانى اللى نشوفها فى التليفزيون عن الصيادين اللى يغنوا ، والله أعلم زمان كانوا يقولوا آية، إنما فيه دلوقتى تسجيل وأغانى جديدة تسلينا ، وإحنا الحمد لله كلنا أخوات مع بعض».

ويذكر بعض المبحوثين نصا مطولا لأغنية شعبية من أغاني الصيادين بقولهم :

« (يا بحر فيك العبر ،
وفيك السمك ألوان ،
إن مرة موجك على أصبحت أنا التعبان ،
فيك اللى نجا ، وفيك اللى مات غرقان ،
وفيك اللى دب العمود ، وفيك اللى خبط الوبور وقال على الوبور غلطان ،
والغلطة كانت ماشى يا ناس نعسان ،
وأنت يا بحر عظيم ومدل الشطار ،

وشدوا المسار دا إحنا حبايب كربونة واقعة ،
جنزير سايب فى البحر دورنا ولقينا ،
وكمان عطلنا وصفينا ،
وقالوا الى مين حسن علينا ،
وادى الريسين يشتموا فينا ،
وفى الحساب يلعبوا بيننا ،
وشدوا المسار ، وصلنا الأرض السفافه ،
والمركب واقف بلاطنه بلاطنه ،
مات بيره يا شريف هات الواير ،
شد حبل المراكب من العصر للمغرب ده اللى أعرفه ،
عينى على الصيادين ،
فردوا شباكهم على الجنبية ،
طول الليل ريحين جيين ،
والنبى كشف الكمية ،
والصياد الماهر لا نسى وورد ،
لا صيف لا شتاء ولا برد ،
أما الصياد الغلبان فى عز البرد ،
شبكته مبلبطة فى الطين
فيه صياد ماهر فى التدريب يرمى شبكته أبدا ما اتصيب ،
أصل الصيد ده قسمته ونصيب ،
والرازق رب العالمين ،
الصيد ده خبره يابلديه ،

هاتلى اللى ميعرفش فى لون المايه وخليه يصيد بسريتين ،

علينا مش علينا ،

وفى جاء محمد نبينا ،

بلغنى يا الله السلام ،

واحنا إن سلمنا ونجينا ،

لا زوقك يا مدينا ،

يا أم العسل والطحينة ،

والبقسماط الموسى والمشى غالوه علينا) »

وبرى بعض المبحوثين أنه : « كان زمان فيه أغانى يقولوها ، زى : (هيلا هيلا) ، بس دلوقتى الوضع أتغير ، فإحنا يبقى معنا مسجل فى المركب ، ونشتغل ونشغل حكم وكل الأغانى والمطربين إلى نحبهم ، ولو الواحد حب يغنى فهو يغنى معاهم بصوت واطى ، عشان ما يقلقش الصيادين اللى تبأه نائمة الأربع ساعات بتعها ، ومن الأغاني : (أمانة يا بحر تسلم الأمانة أحبابنا يا بحر فى عيونك أمانة ، أمانة يا هو تكتب على الشراع الوقتى أكيد » .

يقول بعض المبحوثين : « احنا بنغني الأغانى الشعبية المنتشرة فى هذا الجيل ، وبنشغل التسجيل على معظم الأغانى عموماً ، وما فيش حاجة معينة ، ومنها : (مليش أمل يا حبيبى فيك) ، ومفيش أغانى ولا حاجة ما تسمعيش كلام التليفزيون ، والأغانى ما أنا قلت لك والله أنا لو عارف حاجة منها لأقولك ، بس والله الواحد يعنى كبير فى السن مش فى دماغ يحفظ خلاص الأغانى ، ومش محدد ، يعنى ساعات الشغل غالباً متغالب على الوقت ، ولو فضينا نغنى لعبد الحليم ، وفيه شرائط للشباب مع بعض» .

ويذكر آخر : « كان زمان يقولوا لما المركب كانت عليها ٢٠ نفر ، لما يجيوا يشدوا العدة قبل ما نجيب الماكينة : (صلى على النبى صلى واللى ما يصلى أمه يهودية وأبوه أرملى) ، وما كنش فيه أغانى شعبية للصيد ، ودلوقتى كلهم يشتغلوا الكاسيت ويسمعوا الشرائط اللى هما عايزينه ، وكل واحد وكيفه ، والأغانى اللى ممكن نقولها : (أكلك منين يا بطة) ، لأن معظم الصيادين يحبوها قوى ، والكلام دوت كان زمان ، دلوقتى فيه التسجيل والشرائط الجديدة ، واللى يبقى مبسوط ممكن يقول:

أول ما يقول الفاتحة للنبى ،

هات وصلى على النبى على الحبيب محمدى ،

والغزالة زارته واختارته ،

وقالت جيرنى يا المختار من النار وعذاب النار

روحى إن الله جاركى

روحى مغاركى ،

أرضعيهم من حليب فى شفاعة الحبيب محمد ،

ألف صلى عليه ،

والنبى يا زار فالنبى خفه وزينه ،

واه من زهر الليمون ،

من سود العيون ،

آه يا للى حزامك،

وآه من زهر التفاح ،

آه من سود الملاح ،

ولا حمل ولا حَمل ،

غمس خوخ وعنب ،

وداليه كرما للساجلايه ،

ويا غزال يا غزال ،

لا تروحى بلاد الشمال ،

لا يأخذوكى الترك ،

مش يعملوا جلدك رباب للشعاب والشباب ،

ولكن يذكر أحد المبحوثين : « إحنا ملناش أغانى ، بس الصيادين اللى يشتغلوا فى صيد السمك السردين هما اللى يغنوا ، لأن معظم شغلهم يدوى ، لكن إحنا مش ممكن نسيب المكن يشتغل ونغنى إحنا ، إحنا طلعنا ما نعرفش أغانى نقول لها ، والحاجات دى يعرفها الناس الكبار، نقول الفاتحة مع بعض عشان ربنا يصلح الحال ، لا معتش فى حد يغنى دلوقتى فى الوقت تسجيل ، والشرائط فى المركب ، وكان زمان يغنوا لما يدللوا على العدة قبل ما نجيب الماكينة ، وكنا يعنى نقول : (هيله هيله صلى على النبي) ، وهى كانوا يردوا ويقولوا : (هيله هيله ، هيله صلى على النبي) ، والأغانى لو رائق ها نغنى آيه ناس بتاعت شغل ودماغنا مش فائق للأغانى ، بس الشباب يجيبوا شرائط وكاسيت وميكروفون وأكو ليزر على المركب يعنى يسلوا وقتهم ، والأغانى دى فى بوسعيد زي قولهم :

(لو شفتك راح يلعب بيها أنهيك أبدع مجريه الغزوبية ،

أمانة يا بحر تسلم الأمانة ،

وإحنا يا بحر فى عيونك أمانة ،

أمانة يا هوا تكتب على الشراع اللواء أكيد من بعد الوداع) » .

ويضيف : « كان زمان الأغانى ، أنا معرفش غير أنهم يقولوا : (صلى على النبى) ثلاث مرات ، والسمسمية والأغانى دى تكون فى رشيد وبورسعيد أكثر ، والأغانى الشعبية موجودة فى بورسعيد ، زي:

(لو شفتك راح تلعب بيه لنده لك ،

أحد على بحرية لنده لك ،

العزبوية أمانة ،

أمانة يا بحر تسلم الأمانة ،

وإحنا بنا يا بحر فى عيونك أمانة ،

أمانة يا هوى تكتب على الشراع دلوقتى أكيد ،

صحيح الله يا صحيح الله ،

وصبحنا والصابح الله

على بابك كريم بالله ،

وقصدنا مولى الموالى وربى يعلم بحالى ،

ونبينا صلى وسلم ،

ونناله فى الجنة مقام ،

والجنة جنة رضوان ،

يا فاطن خوخ ورمان ،

يا شيخ العرب يا سيد ،

تجمعنى على محبوبى ،

وإن جانى محبوبى الغالى ،

راح قوله سلامات ،

يا فتاح يا عليم ،

يا رزاق يا كريم ،

يا فتاح بلا مفتاح ،

يا رب أكرمنا هذا الصباح ،

أى الصباح وكل صباح) » .

ويرى بعض المبحوثين : « ما عدش فيه حاجة زى كده ، إحنا دلوقتى معانا الكاسيت نشغله ، وهوه اللى يغنى مش إحنا ، وإحنا نقعد نرد مع الكاسيت زمان كافيه حاجات ، زى كده عشان ما كنش فيه كاسيت ، وكانت الناس رائقة يقعدوا يغنوا مع بعض ، وكانوا متعودين على كده يقعدوا يغنوا ويألفوا أغانى جديدة مع نفسهم كده ، لكن دلوقتى الكاسيت يعنى عن الحاجات دى ، وحتى اللى كانوا ينسوا نسوا الأغانى اللى كانوا يغنوها ويسمعوا الكاسيت ، وما عدش حد فائق يألف أغانى ، وحتى يغنى وإحنا فى البحر ، والأغانى الناس الكبـــار اللى كانوا يغنوها ،

لكن دلوقتى فى الأغانى اللى طالعة زى : (لولاكى) ، يقولوا العزبة ورأس البر خطيه حلوين قوى، وممكن نقول وإحنا طالعين : (صلى على النبى) ، ثلاث مرات والفاتحة للنبى ، وهنا أغانى قليلة ، ولكن أغلب الأغانى فى بورسعيد ، وبعض الأغانى هنا مثل :

(لو شفتك راح تلعب بى ،

أنده لك أجدع بحرية ،

أنده لك العربوية).

أغنية ثانية زي:

(أمانة بالبحر نستلم الأمانة ،

واحنا يا بحر فى عيونك أمانة ،

أمانة يا هوا تكتب على الشراع ،

والله أكيد بعد الوداع) .

وده كان زمان ، كان فية ناس كبار تغنى أغانى حلوة عن الرسول صلى الله عليه وسلم ، وكان لما يشدوا الغزل كانوا يقولوا : (هيله هيله بس) » .

ويوجد للصيادين فولكلور خاص بهم وتاريخ وأدبيات ، ويمثل ذلك مصادر مفيدة للمعلومات الخاصة بمعتقداتهم ، وقد استمد صيادوا بنجلادش أغانى وقصص وأقوال مأثورة وتراث شعبى وفكاهات وألغاز من خلال التفاعل والترابط مع بيئتهم الطبيعية ، ويقوم الصيادون في أثناء العمل بخلق نوعاً من المدح عن طريق أغانى شعبية ، مثل أغانى نهايتالى وشارى ، وهذه الأغانى ذات إيقاعات قوية وتستخدم لهجات فولكلورية وموضوعات مستمرة من الحياة اليومية ، وهذه العناصر الثقافية لحياة المجتمع المحلى للصيادين تجعلهم كيانات مميزة .

ويحتل صيادو بنجلادش مرتبة منخفضة جداً فى التدرج الاجتماعى ، ونجد أن چا إن داس جوبتا ، عندما قدم التقسيمات الهرمية للجماعات الوظيفية المختلفة التى تعيش فى المجتمعات المحلية الريفية خلال القرن الـ ١٦ فى بنجلادش ، فقد حدد الصيادين على أنهم أحد الفئات المتدنية ، كما قام هنتر وريسلى بتصنيف مجتمع الصيادين فى مرتبة متدنية فى التقسيم الهرمى بين الهندوس ، وبالنسبة للمسلمين فنجد أن عمال الشباك والصيادين يحتلون مكانة منخفضة

فى الهرم الاجتماعى ، وبالرغم من أن الأسماك لها قيمة كبيرة فى بنجلادش فإن الصيادين ينظر إليهم نظرة سيئة جداً بصفة عامة ، وذلك يعتبر تناقض ثقافى ، ولكن الفجوة الكبيرة فى المكانة بين الصيادين والطبقة العليا قد تناقصت فى السنوات الأخيرة.

إن حياة مجتمع الصيادين فى بنجلادش قد تغيرت تدريجياً ، إن أعضاء مجتمعات الصيد قد اتجهوا إلى ترك مهنتهم التقليدية ، وأخذوا يبحثون عن وظائف وعلاوة على ذلك فإنهم عرضة للعديد من الضغوط وعوامل أخرى خارجية وداخلية وذلك نتيجة لتناقص موارد مؤسسات الصيد . فالنمو المرتفع للسكان يضغط على موارد المياه الغير كافية والمنخفضة جداً ، ووسائل الاتصالات العامة ، وحركات السكان مما يؤدى إلى ظهور متطلبات جديدة لسلع المستهلك ، كما أن الفوائد الاجتماعية ومؤسسات الصيد المخصصة للتصدير أدت إلى زيادة الإنتاج الموجه إلى السوق بدلاً من إمداد المواطنين ونتيجة هذه الضغوط فقد انهارت الثقافة الفرعية التقليدية لمجتمع الصيد وأدت إلى انخفاض التكامل وزيادة

الاعتماد على المؤسسات الوطنية والاقتصاد (١١٨) .

٨- رهبة البحر لدى البشر (إليشاليندر) :

هناك الرهبة والخوف من المجهول الذى لا يمكن التنبؤ بما يخبئه واستحماله ، والسيطرة على قواه المدمرة ومن ناحية أخرى هناك التحدى والمغامرة والإبداع والخيال والقصص العاطفية ، والبحر كعنصر لاغنى عنه فى الحياة ومصدر للغذاء والطاقة وجسر بين أناس وثقافات متباعدة ، ومن منا لم يمر فى حياته بهذا الشعور المتضارب عندما يبحر فى أعالى البحار ؟ .

ولقد عبر الشاعر الساخر آركيبوس الذى عاش فى القرن الخامس قبل الميلاد عن ذلك بقوله: أيكم هو رائع أن ترقبى البحر من البر إيه ، وإياك والإبحار فى السفن ، ومحاولة الكشف عن علاقة الإنسان بالبحر تقودنا إلى الأسطورة والخرافة ، وينبغى لنا أن نتبع القاعدة الثابتة فى الأساطير ، وهى أنه أيا كان ما يحدث بين الألهة فى السماء فإنه يمثل انعكاسا لأحداث الأرض ، ورغم رهبة البحر والخوف منه إلا أن الإنسان استطاع تسخير قوى الطبيعة لخدمته وتلبية احتياجاته ، فمنذ أقدم العصور نجد أن الإنسان ركب البحر واستطاع الاستفادة من ثرواته .

وتتنوع الحكايات والقصص التى يرويها الناس ، فنجد قصص النوع الخاصة بالطبقة الاجتماعية فى منطقة بيجودن Bigouden بفرنسا ، فنجد هذه الدراسة تتناول التنافر الاجتماعى

بين القصص التى تم سردها بواسطة نساء من أسر الصيد والقصص التى تم سردها عنهم فى منطقة بيجودن بفرنسا ، وتركز هذه الدراسة على قصص رُويت بواسطة النساء وتم جمعها بناء على الدراسة الإثنوجرافية فى مجتمعات الصيد فى المنطقة المشار إليها منذ عام ١٩٩٢ ، وتحكى النساء من الأسر المعيشية للصيادين على المستوى المحلى قصصاً تؤكد على أهمية دور النساء فى الإقتصاد المحلى ، وتلقى الضوء على قوة الشخصية والقدرات ، فتوضح هذه القصص الأنشطة اليومية للنساء فى الحفاظ على المشروعات الصغيرة لأسر الصيادين ودورهم الفعال فى استمرار أسرهم المعيشية ، كما تم سرد بعض القصص من جانب أسر غير الصيادين ، وتم التوصل إلى أن القصص التى تم سردها من جانب الأسر التى لا تعتمد على الصيد تمثل جزءاً من محاولة الحفاظ على التميز الطبقى المحلى بين طبقة الصيادين والطبقات المهنية المحلية ، وتوصلت الدراسة إلى الدور الحيوى الذى تلعبه النساء فى أسر الصيادين فى الحياة الاجتماعية والاقتصادية والثقافية للأسر والأسر المعيشية ، فيدرك النساء جيداً أهمية عملهم ، كما تم إجراء مناقشات تناولت أعمالهم المنزلية والبعد الاجتماعى لحياتهم اليومية [١١٦] .

مراجع الفصل السابع

١- يمكن الرجوع لبعض المؤلفات المتخصصة التى تفيد فى فهم ذلك من تلك المؤلفات أنظر:

- محمد عبد العزيز عجمية دراسات فى التطور الاقتصادى ، دار المعارف ، ١٩٦٣ .
- زكريا أحمد نصر محاضرات فى الاقتصاد السياحى مطبعة نهضة مصر ١٩٥٦ .

٢- راجع : مؤلفات هامة يمكن أن تأتى بمزيد من شرح التفاصيل ، وفى ذلك انظر :

European Society in Eighteenth Century. Edited by Ropert and Elborg Forster .

الجمعية المصرية للاقتصاد السياسى والإحصاء والتشريع ، بحوث العيد الخمسين١٩٥٩ : ٩-١٩٠٩ ، القاهرة-١٩٦٠ .

٣- راجع : مقابلات مع:

- السيد عبد اللطيف عبيد ، صياد بعزبة البرج ، تاريخ المقابلة١٩ /٣/. . ٢٠٠٢
- أحمد عبد الخالق أبو عماشة صياد بعزبة البرج . تاريخ المقابلة١٣ /١/. ٢٠٠٢
- مسعود السيد محمد رودس شيخ الصيادين بعزبة البرج . تاريخ المقابلة٤ /٢/. ٢٠٠١

٤- مؤتمر شعبى كبير بعزبة البرج ، أخبار دمياط فى٢١ /٧/. ١٩٥٨

٥- مقابلة مع : أحمد عبد الخالق أبو عماشة صياد بتاريخ١٣ /١/. ٢٠٠٢

٦- بيانات نقلت من جمعية الصيادين بعزبة البرج.

٧- مقابلة مع:

- السيد عبد اللطيف عبيد ، سبق ذكرها.
- أحمد عبد الخالق أبو عماشة ، سبق ذكرها.
- شيخ الصيادين.

٨- راجع : أخبار دمياط فى٢٢ /١١/١٩٥٤م٢٢ ، /٤/١٩٥٧م٢ ، /٦/١٣ ، ١٩٥٨ /٣/١٩٦٧م.

٩- صيد الأسماك : جريدة أخبار دمياط فى٢٢ /٤/ ، ١٩٥٧ص. ١

١٠- أخبار دمياط٢٢ : /٤/ ، ١٩٥٧ص. ١

١١- راجع : بحوث وتوصيات مؤتمر الاقتصاد الزراعى الأول ، المنعقد بدار الجمعية الملكية للاقتصاد السياسى والتشريعى والإحصاء بالقاهرة فى المدة ٢٤ إلى ٢٨ مارس) ١٩٥٢ المشاكل الاقتصادية والاجتماعية الريفية الكبرى فى مصر ، (مارس. ١٩٥٢

١٢- مقابلة مع : حمدى أحمد صاحب ورشة صناعة سفن بعزبة البرج ، بتاريخ١٧ /٣/. ٢٠٠٢

١٣- مقابلة مع : رضا أحمد التوارجى تاجر أسماك بعزبة البرج ، تاريخ المقابلة٢٦ /٢/. ٢٠٠١

١٤- مقابلة مع : ناجى محمد طبل تاجر أدوات صيد بعزبة البرج ، تاريخ المقابلة٢٨/ ١٠/. ٢٠٠١

١٥- مقابلة مع : طلعت إسماعيل مصطفى الأسطى سكرتير الوحدة المحلية بعزبة البرج) سابقا (حاليا بالمعاش ، تاريخ المقابلة١٩ /٢/. ٢٠٠١

١٧- مؤتمر شعبى كبير بعزبة البرج : أخبار دمياط فى٢١ /٧/ ، ١٩٥٨ص. ٦

١٨- والد السفير عبد الرءوف الريدى.

١٩- إصلاح عزبة البرج : أخبار دمياط٢٢ /١١/ ، ١٩٥٤ص. ٧

٢٠- مقابلة مع رضا أحمد التوارجى : سبق ذكرها.

٢١- مقابلة مع السيد عبد اللطيف عبيد من الصيادين الذين سافروا للعمل بشركات الملاحة الأجنبية المسجلة فى اليونان ، تاريخ المقابلة١٩ /٣/٢٠٠١م

٢٢- راجع : أخبار دمياط٣١ /١٠/١٩٦٦م١٤ ، /٧ ، ١/١١/. ١٩٦٦

- مقابلة مع المهندس / أحمد السيد البغدادى مدير مصنع السردين) مصنع إدفينا (بعزبة البرج.

٢٣- مقابلة مع المقدم على محمد على العشماوى : قائد مخابرات وأمن حدود دمياط بعزبة البرج تاريخ المقابلة٣٠ /٤/٢٠٠٢م.

٢٤- مقابلة مع : صلاح أحمد السميكانى صاحب ورشة لصناعة السفن بعزبة البرج ، تاريخ المقابلة ٨/٤/. ٢٠٠١

٢٥- مقابلة مع : طلعت إسماعيل مصطفى الأسطى ، بتاريخ١٩ /٢/. ٢٠٠١

٢٦- مقابلات مع : عبد الحليم عبد الحميد الأسطى ، سبق ذكرها.

- عبد اللطيف محمد صقر ، عزبة البرج ، بتاريخ١١ /٣/. ٢٠٠١

٢٧- مقابلة مع : سامى محمد ونس ، الرئيس السابق لجمعية البحارة والصيادين العاملين على السفن الأجنبية والعربية ، بتاريخ٣ /٢/ ٢٠٠٤بعزبة البرج.

٢٨- المقابلة السابقة.

٢٩- المقابلة السابقة.

٣٠- المقابلة السابقة.

٣١- مقابلة مع : عبد اللطيف محمد صقر ، سبق ذكرها.

٣٢- المقابلة السابقة.

٣٣- المقابلة السابقة.

٣٤- المقابلة السابقة.

٣٥- مقابلة مع عبد اللطيف محمد صقر ، سبق ذكرها.

٣٦- المقابلة السابقة.

٣٧- مقابلة مع : أحمد محمود مريل ، مكان المقابلة عزبة البرج فى٨ /٣/. ٢٠٠٢

٣٨- مقابلة مع محمد على عبد الغنى وأخيه على على عبد الغنى فى٢٥ /٢/. ٢٠٠١

٣٩- مقابلة مع عبد الحليم عبد الحميد الأسطى مأذون عزبة البرج ، تاريخ المقابلة٧ /١٢/. ٢٠٠٢

٤٠- مقابلة مع : شيخ الصيادين مسعود رودس ، سبق ذكرها.

٤١- أخبار دمياط : فى١٣ /٢/١٩٦٢م ، ص١٣ ، ٥ /٣/١٩٦٧م ، ص٢٧ ،١٣ /٣/١٩٦٧م ، ص ٢٦ ،/٤/ ١٩٧١م ، ص. ١٠

٤٢- راجع : الجريدة الرسمية العدد ٣٤ فى ٢٥ أغسطس ،١٩٨٣ ، ص٤٣ /. ٦٢

- بيانات وسجلات مصورة عن التفتيش البحرى من ١٩٩٠ إلى٢٠٠١م.

- بيانات نقلت من جمعية الصيادين بعزبة البرج.

٤٣- مقابلة مع محمد محمد فهمى إسماعيل ، صياد فى١٠ /٢/. ٢٠٠٣

٤٤- مقابلات مع : أحمد محمد مريل ، سبق ذكرها.

- مسعود رودس شيخ الصيادين ، سبق ذكرها.

45- The Fishermen Community Intranquebar : Anthropogical Investig ations of Socio - economic Living Conditions 1980-2010, http: //www.galathea3.dk/dk/menu forsking/ notional museets. com.

٤٦- لأحمد أبوزيد : البناء الاجتماعى ، ص ٢٤٥ .

٤٧- مقابلة مع : أحمد عبد الخالق أبو عماشة ، سبق ذكرها .

راجع : الخريطة المعلوماتية الشاملة ، مدينة عزبة البرج .

أخبار دمياط ٢٧/٣/١٩٦٧م ، ٢٦/٤/١٩٧١م .

٤٨- راجع : ما كتبه الأستاذ محمد أبو السعود عبد الكافى عن التعليم والآثار فى عزبة البرج .

٤٩- أحمد أبوزيد : المرجع السابق ذكرة ، ص ص ٣٤١ - ٣٤٢ .

٥٠- مقابلة مع السيدة : (أ) ربة منزل وزوجة صياد ، تاريخ المقابلة ٨/٣/٢٠٠٢ .

٥١- مقابلة مع : مأذون عزبة البرج عبد الحميد الأسطى بعزبة البرج ، بتاريخ ٧/٥/٢٠٠٢ .

٥٢- مقابلة مع : المأذون محمد على أحمد التوارجى وشهرته صلاح ، عزبة البرج بتاريخ ٢٣/٤/٢٠٠٢.

٥٣- مقابلة مع السيدة : (أ.د) ، سبق ذكرها .

٥٤- راجع ما كتبه : الأستاذ أبو السعود عبد الكافى فى فصل التعليم والآثار بعزبة البرج .

٥٥- مقابلات مع : الشيخ حامد أبوعماشة ، عزبة البرج فى ٥/٥/٢٠٠٢ .

- عبد الحليم عبد الحميد الأسطى مأذون عزبة البرج ، بتاريخ ٢٠٠١/٣/١١ .
- مقابلة مع السيدة (ن. و.ل) من عزبة البرج ،بتاريخ ٢٠٠٢/٤/٣٠ .

٥٦- مقابلات مع : مسعود السيد رودس شيخ الصيادين ، سبق ذكرها .
- رضا عبده أحمد التوارجى ، تاريخ المقابلة ٢٠٠١/٢/٢٦ .
- سامى محمد ونس ، مكان المقابلة عزبة البرج فى ٢٠٠٢/١٠/٢٢ .
- محمد على أحمد التوارجى مأذون العزبة ، سبق ذكرها .

٥٧- مقابلة مع : مأذون العزبة محمد على أحمد التوارجى ، سبق ذكرها .

٥٨- مقابلة مع : الشيخ أحمد أبو عماشة بتاريخ ٢٠٠٢/٥/٥ بعزبة البرج .

٥٩- مقابلة مع : السيدة (س.أ) ربة منزل ، عزبة البرج بتاريخ ٢٠٠٢/٤/٢٣ .

٦٠- مقابلات مع : السيدة (أ.خ) ربة منزل بعزبة البرج بتاريخ ٢٠٠٢/٦/٢٥ .

٦١- مقابلات مع : السيدة (أ.خ) ربة منزل بعزبة البرج بتاريخ ٢٠٠٢/٦/٢٥ .
- المأذون عبد الحليم عبد الحميد الأسطى بعزبة البرج فى ٢٠٠٢/٥/٧ .
- حسن عبد اللطيف عبد الوهاب ، عزبة البرج فى ٢٠٠٢/٥/٥ .

٦٢- مقابلة : شيخ الصيادين مسعود رودس ، سبق ذكرها .
- السيدة (أ.ن) ، سبق ذكرها .

٦٣- مقابلات مع : السيدة (أ.ح) ، سبق ذكرها .
- المأذون عبد الحليم عبد الحميد الأسطى ، سبق ذكرها .
- المأذون محمد على أحمد التوارجى ، سبق ذكرها .

٦٤- مقابلات مع : السيدة (ن . و) ، سبق ذكرها .
- البدرى أبو عماشة ، سبق ذكرها .

٦٥- مقابلة مع الطالبة : (س. ع. د) بتاريخ ٢٠٠٣/٣/٦ .

٦٦- مقابلات مع : السيدة (س.أ . ع) فى عزبة البرج بتاريخ ٢٠٠٢/٤/٢٣ .

٦٧- مقابلة مع المأذون : عبد الحميد الأسطى بعزبة البرج بتاريخ ٢٠٠٢/٥/٧ .

٦٨- المقابلة السابقة .

٦٩- مقابلة مع : الصياد(خ .ر) عزبة البرج بتاريخ ٢٠٠٢/٣/١٧ .

٧٠- هذا وإن كانت الأسفار فى حد ذاتها قد أوجدت مشاكل اجتماعية يصعب حلها عند بعض المسافرين الذين تعمدوا عدم المجىء وزيارة الأسرة إلا بعد سنوات طويلة قد تصل إلى خمس سنوات .

٧١- مقابلة مع : السيدة (أ.ح) ، سبق ذكرها .

٧٢- مقابلة مع : السيدة (س.أ.ع) ، سبق ذكرها .

٧٣- مقابلات مع : السيدة (أ.ح) .
- الشيخ أحمد أبوعماشة .

٧٤- مقابلة مع السيدة (أ.ح) ، سبق ذكرها .

٧٥- مقابلة مع المأذون : عبد الحميد الأسطى ، سبق ذكرها .

٧٦- المقابلة السابقة .

٧٧- مقابلات مع : الصياد حسن محمود ،عزبة البرج بتاريخ ٢٠٠٢/٧/١٣ .
- المأذون : عبد الحليم الأسطى ، سبق ذكرها .
- المأذون : محمد على أحمد التوارجى ، سبق ذكرها .
- السيدة : (م . أ.ع) ، عزبة البرج فى ٢٠٠٢/٣/١٥ .

٧٨- مقابلات مع : (أ.ح) ،سبق ذكرها .
- (س.أ) ، سبق ذكرها .

٧٩- مقابلة مع السيدة : (أ.ح) . سبق ذكرها .

٨٠- المقابلة السابقة .

٨١- مقابلة مع السيدة : (ف.أ.ح) فى ٢٠٠٣/٣/٨ .

٨٢- مقابلة مع السيدة : (أ.أ.م) بتاريخ ٢٠٠٣/٣/٣ .

٨٣- مقابلة مع السيدة : (أ.م.ع) بتاريخ ٢٠٠٣/٣/١٥ .

٨٤- مقابلة مع السيدة : (ن.و.ل) .

٨٥- مقابلة مع الصياد : محمد فهمى إسماعيل فى ٢٠٠٣/٢/١٠ ، سبق ذكرها .

٨٦- راجع : جريدة أخبار دمياط ٦٢/٢/١٣ ، ٦٧/٣/١٣ ، ٦٧/٣/٢٧ ، ٧١/٤/٢٦ .
- محمد أبو السعود عبد الكافى المذكرات .

٨٧- مقابلة مع السيدة : (أ.أ.م) ، سبق ذكرها .

٨٨- المقابلة السابقة .

٨٩- مقابلة مع السيدة : (أ.مع) ، سبق ذكرها .

٩٠- مقابلة مع السيدة : (ف.م.ع) بتاريخ ٢٠٠٣/٣/٨م .

٩١- مقابلة مع (أ.د) ، سبق ذكرها .

٩٢- مقابلة مع السيدة : (ل.م.ل) عزبة البرج فى ٢٠٠٢/٣/١٦ .

٩٣- مقابلة مع السيدة : (ن.و.ل) .

٩٤- مقابلة مع السيدة (أ.د) ، سبق ذكرها .

٩٥- مقابلة مع السيدة : (أ.أ.م) ، سبق ذكرها .

٩٦- مقابلة مع السيدة : (ف.أ.ح) ، بتاريخ ٢٠٠٢/٣/٧ .

٩٧- مقابلة مع السيدة : (ف.و) بتاريخ ٢٠٠٢/٣/٧ .

٩٨- مقابلة مع المأذون : محمد على أحمد التوارجى بتاريخ ٢٠٠٢/٤/٢٣ .

٩٩- مقابلة مع المأذون : عبد الحميد الأسطى ، عزبة البرج بتاريخ ٢٠٠٢/٥/٧ .

١٠٠- مقابلة مع المأذون : عبد الحميد الأسطى ، سبق ذكرها .

المقابلة السابقة .

١٠١- مقابلة مع : البدرى أبو عماشة فى ٢٠٠٢/٥/٢٠ ، عزبة البرج .

١٠٢- المقابلة السابقة .

١٠٣- مقابلة مع المأذون : عبد الحليم عبد الحميد الأسطى ، سبق ذكرها .

١٠٤- مقابلة مع المأذون : محمد على أحمد التوارجى ، سبق ذكرها .

١٠٥- المقابلة السابقة .

١٠٦- عبد المنصف محمود : مرجع سبق ذكره ، ص ١٩ .

١٠٧- راجع مقابلة مع السيدة : (ف.أ ع) عزبة البرج بتاريخ ٢٠٠١/٤/٩ .

١٠٨- مقابلات مع : مسعود رودس ، سبق ذكرها .

- أحمد عبد الخالق أبو عماشة ، سبق ذكرها .

- أحمد محمود مريل ، سبق ذكرها .

١٠٩- مقابلات مع : مسعود رودس ، سبق ذكرها .

- سامى محمد ونس ، سبق ذكرها .

- السيدة (س.أ.ح) . سبق ذكرها .

١١٠- مقابلات مع : السيدة (أ.م.ع) بتاريخ ٢٠٠٢/٣/١٥ .

- السيدة (أ.د) ، سبق ذكرها .

- السيدة (م.أ.م) ، سبق ذكرها .

١١١- مقابلات مع السيدة (ف.م) ، سبق ذكرها .

- السيدة (أ.ع) ، سبق ذكرها .

- السيدة (أ.أ.م) ، سبق ذكرها .

١١٢- مقابلة مع شيخ الصيادين : مسعود رودس . سبق ذكرها .

١١٣- مقابلة مع : محمد أحمد مازين ، سبق ذكرها .

١١٤- أخبار دمياط فى ١٩٥٤/٢/١ ص ٤ (ظاهرة اجتماعية خطيرة) .

١١٥- حول الظاهرة الاجتماعية فى دمياط : أخبار دمياط ١٩٥٤/٢/٨ ، ص ٩ .

١١٦- مقابلة مع شيخ الصيادين : مسعود رودس .

الصياد راشد البرادى .

المأذون عبد الحليم عبد الحميد الأسطى .

١١٧- رشيد غمرى : فى رحلة إلى عزبة البرج ، مقال منشور بمجلة آخر ساعة ، العدد ٣٦٣٢ ، ٢ يونيو ٢٠٠٤ .

118 - Fishing Community, http : // Bang Lapedia. Seonch. Com. Bd / Images / Foog 6 A. JPG.

119- Charlesr. Menzies : « The Stories People Tell : Genderd Storiey of Social Class in the universSity of Brilish Columbia, SAE Journal Fall, 2001.

١٢٠- إ.إ.إ رايس : ترجمة عاطف أحمد ، البحر والتاريخ ، رهبة البحر لدى البشر (البيشياليذر) ، ص ٣٣ .

١٢١- على مبارك : مرجع سبق ذكره ، ص ٩٣ .

- The Fishermen Community in Tranquebar : Anthropological Investigations of Socio –economic Living Conditions 1980 – 2010,

http: //www. Galathea 3. dk /dk / menu Forsking / National museets . com.

- Charles R. Menzies : « The Stories People Tell : Genderd Stories of Social Class in The Big Oududen Region, France, « The University of British Colun bia, SAE Journal Fall, 2001.

- Fishing Community,

http : // bang lapedia. Search. Com. Bd / Images / foog 6 a. .

ملاحــق الصــور



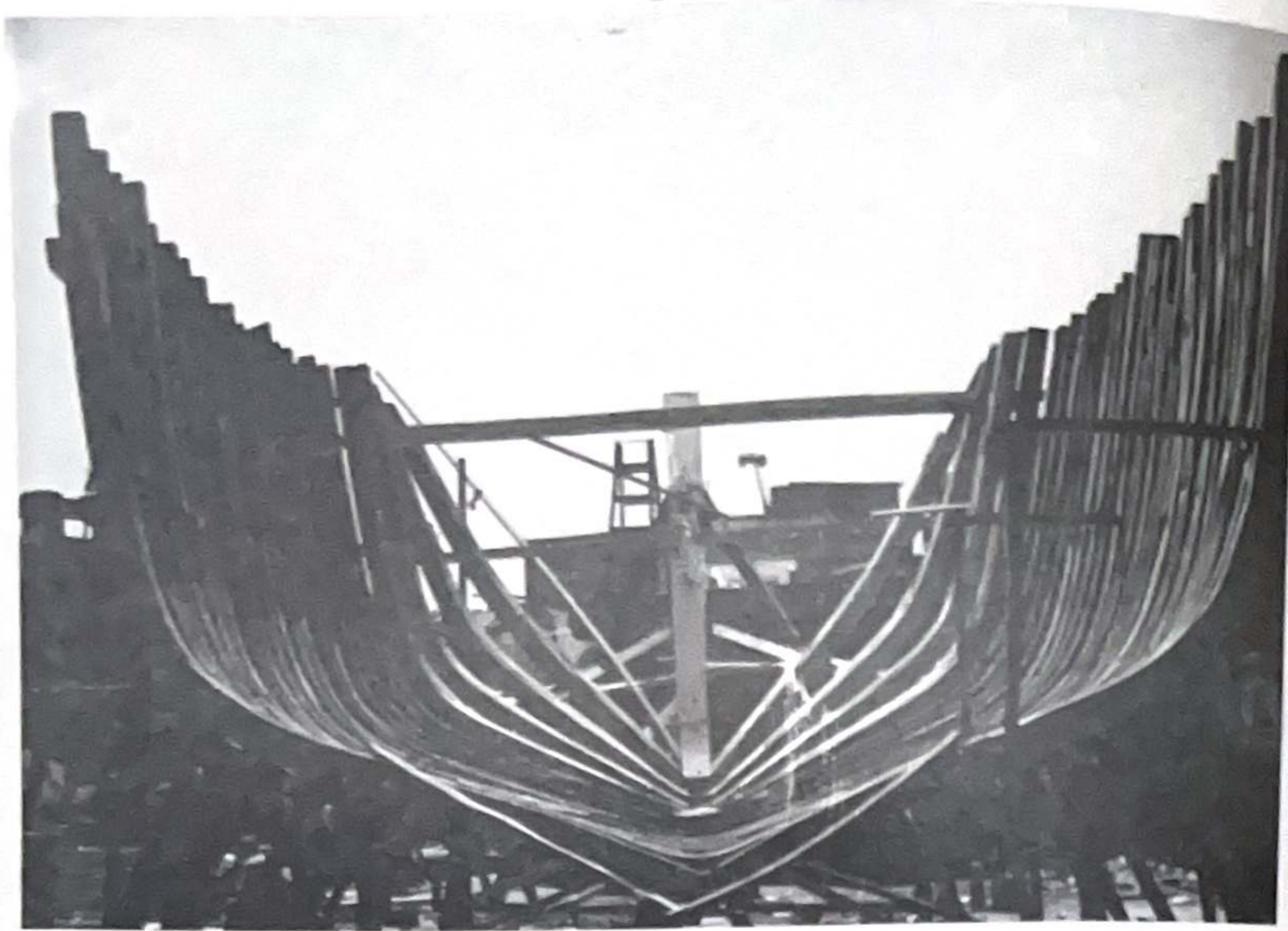


صورة لطابية أحمد عرابى أحد أهم المعالم الأثرية الموجودة بعزبة البرج

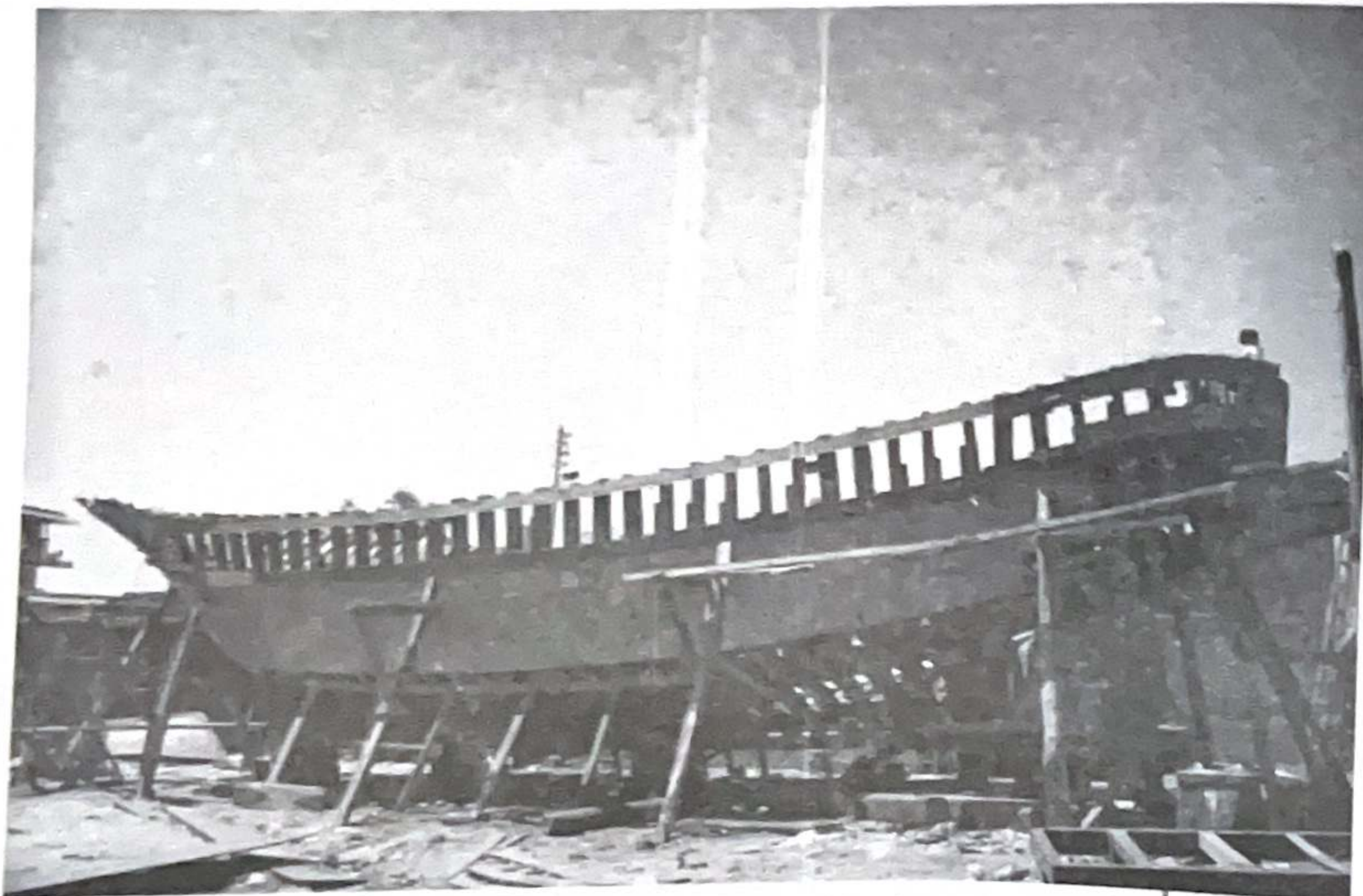




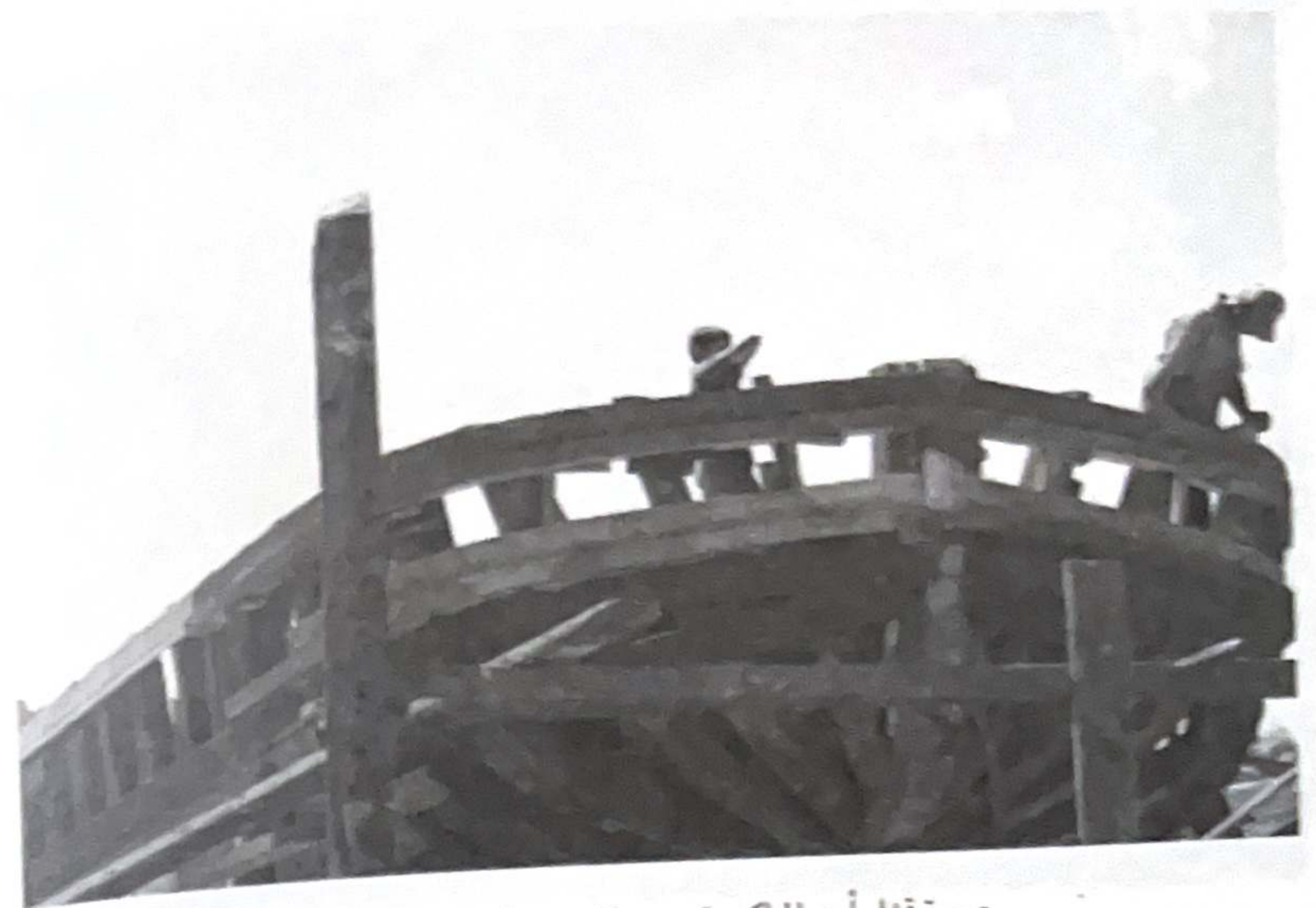
صورة لعملية تقطيع الأخشاب المستخدمة فى صناعة السفن



صورة لبداية صناعة السفينة من الأتريل والوسطانية



صورة للظُنار ويحدد عليه علو (ارتفاع) السفينة ، يوجد من أربعة إلى خمسة ألواح تحت الظُنار



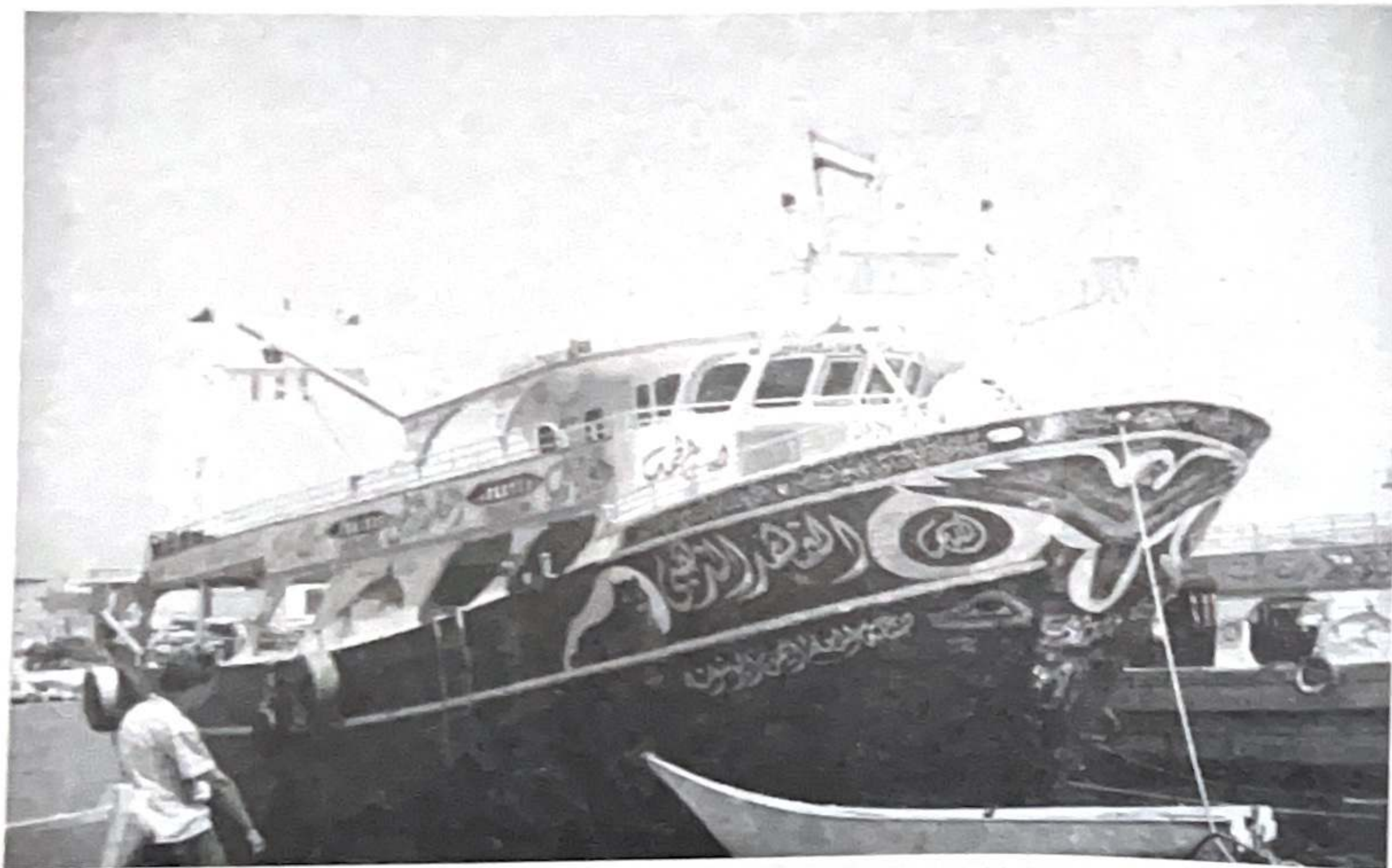
صورة تمثل أحد المراكب في مرحلة متوسطة من التصنيع



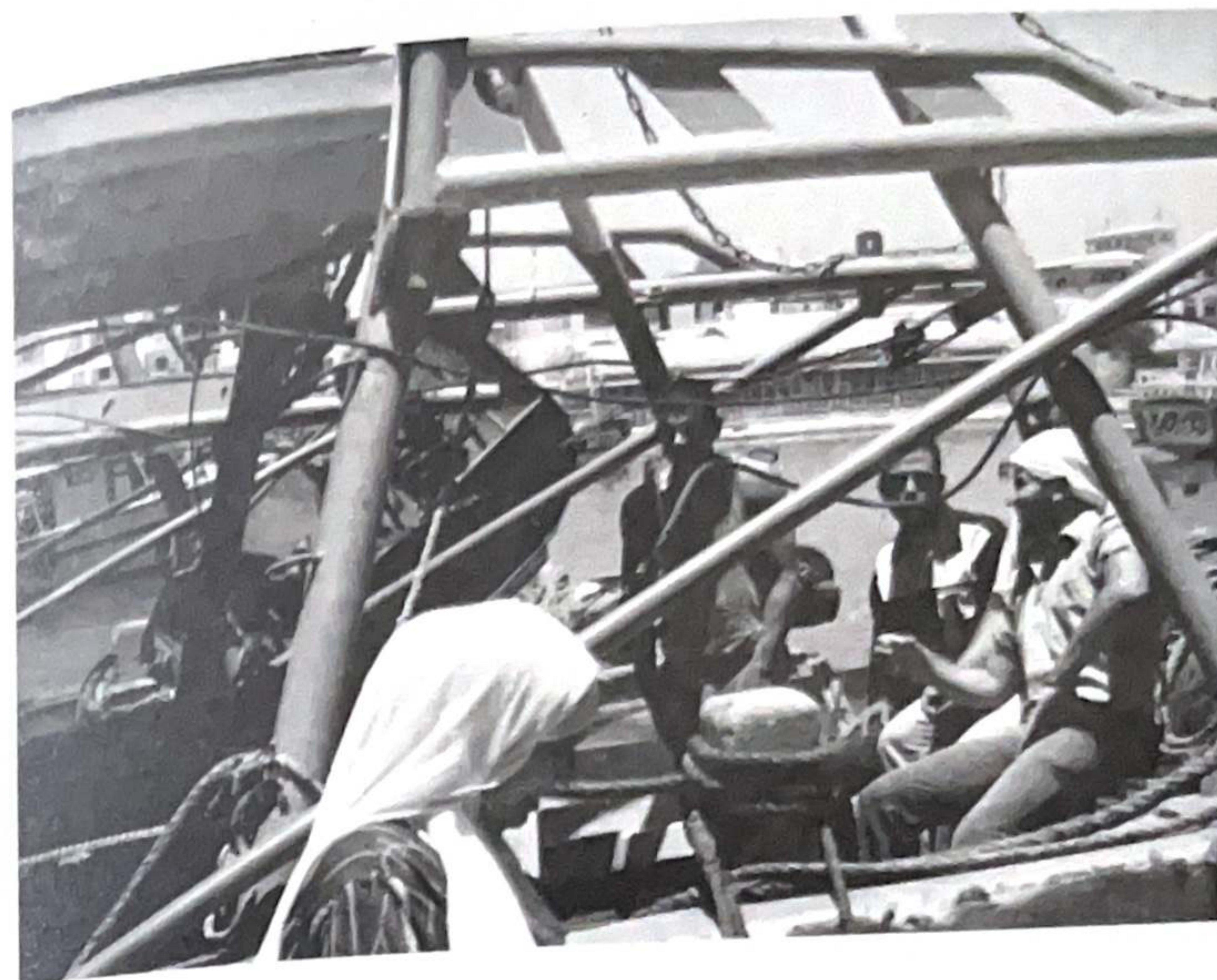
صورة للبناجيس والدواقيس ولوح الكورته والبردى يسند المركب من أعلى



صورة تمثل أحد المراكب في مرحلة متوسطة من التصنيع ، وفي أثناء عملية الطلاء، حيث يظهر بالصورة بعض المواد المستخدمة في الطلاء.



صورة لإحدى السفن بعد التشطيب ونزولها البحر لبدء العمل .

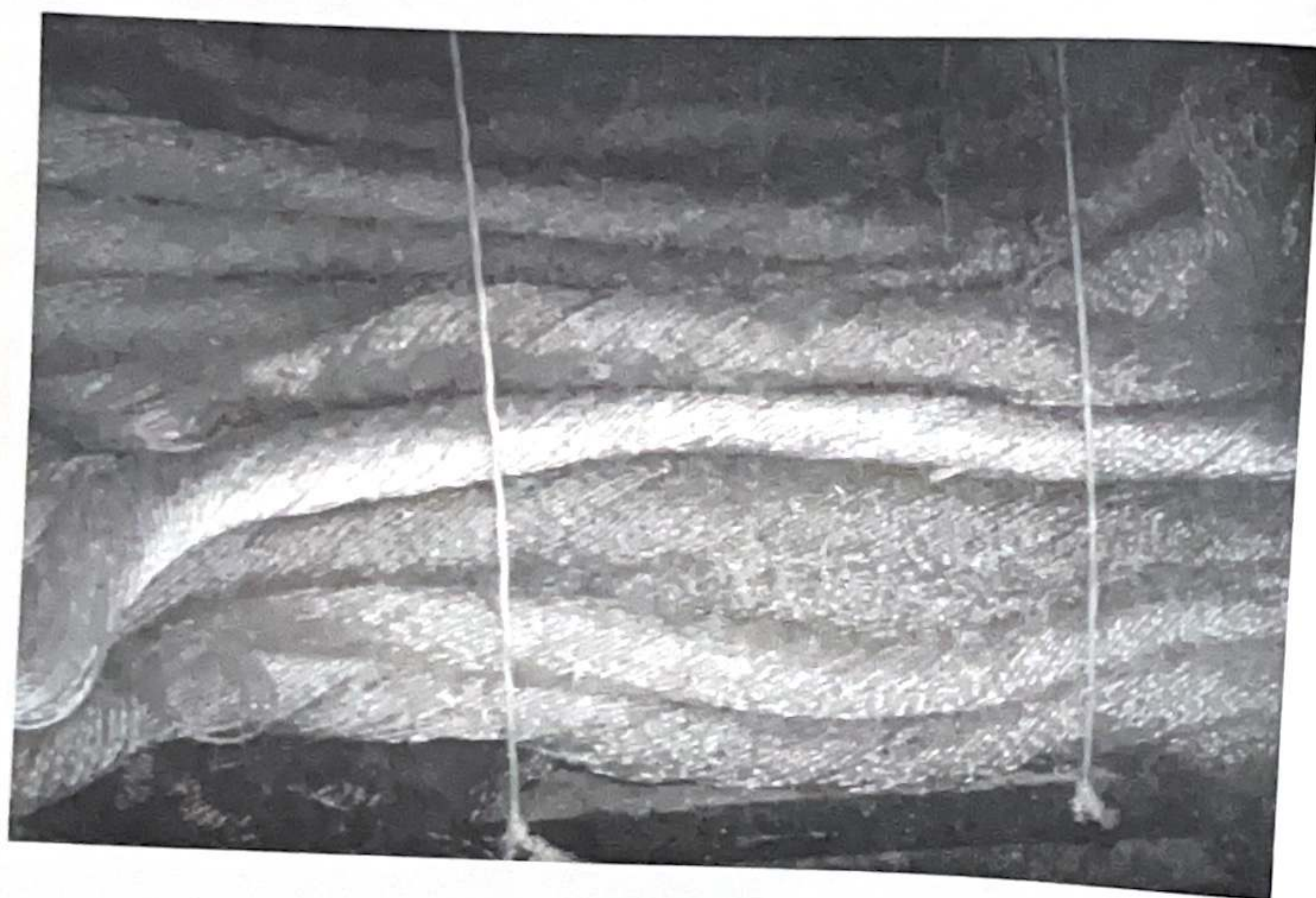




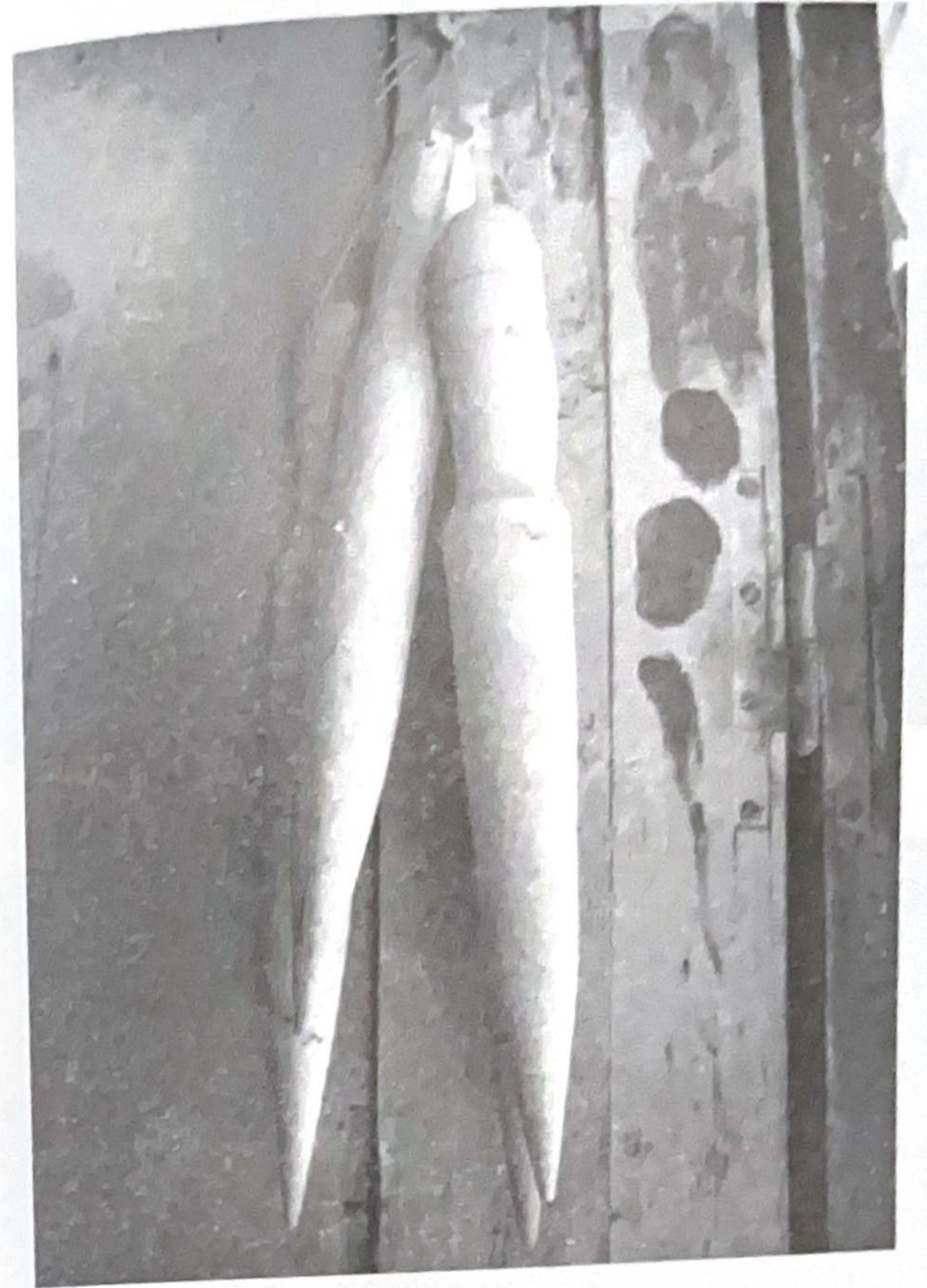
صورة توضح جانبا من حياة الصيادين على ظهر المركب في أثناء مسامراتهم



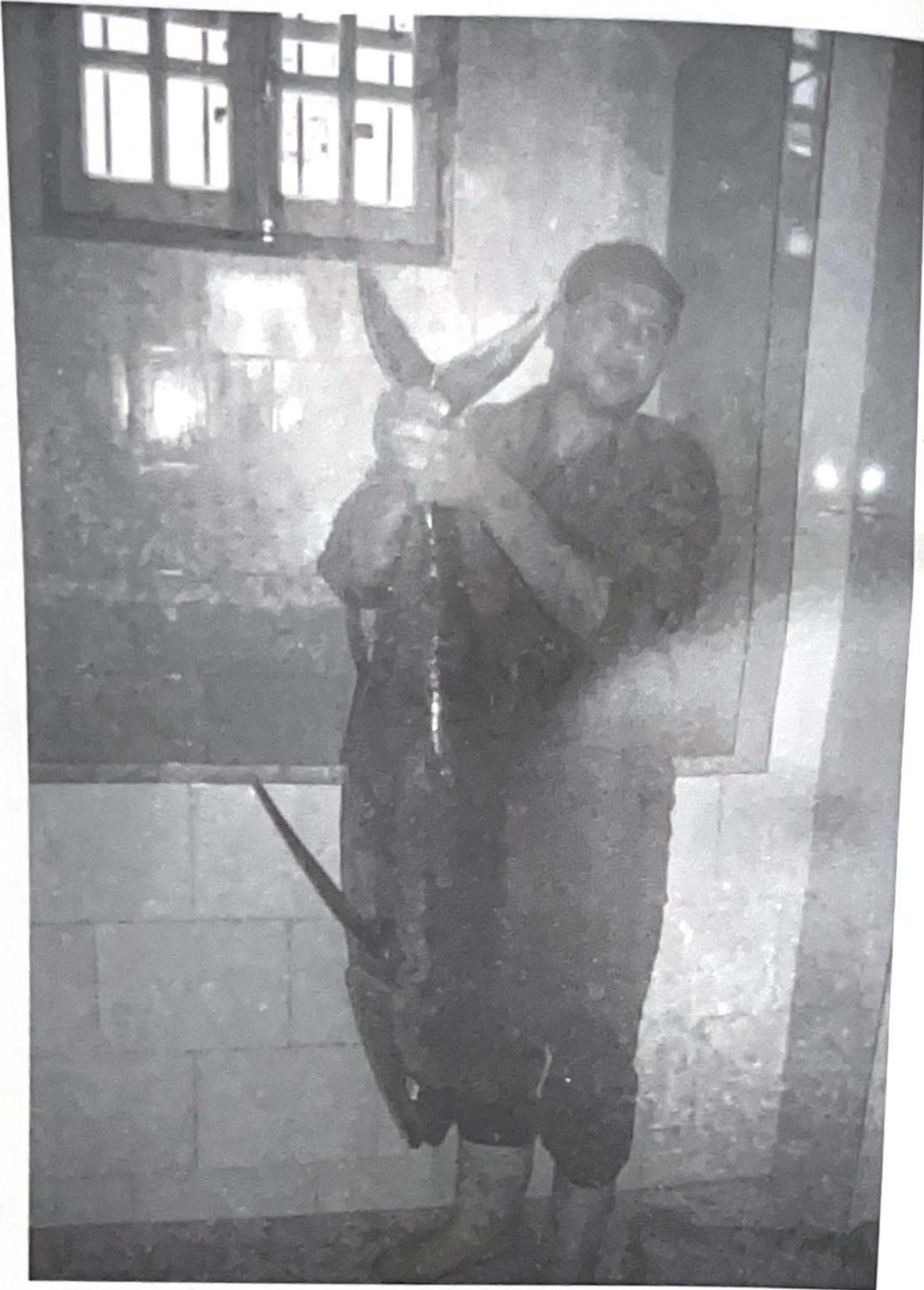
صورة للكريونة المستخدمة مع الشبك البلاستيك في أثناء عملية الصيد .



صورة لبعض أنواع الغزل المستخدم في أثناء عملية الصيد .

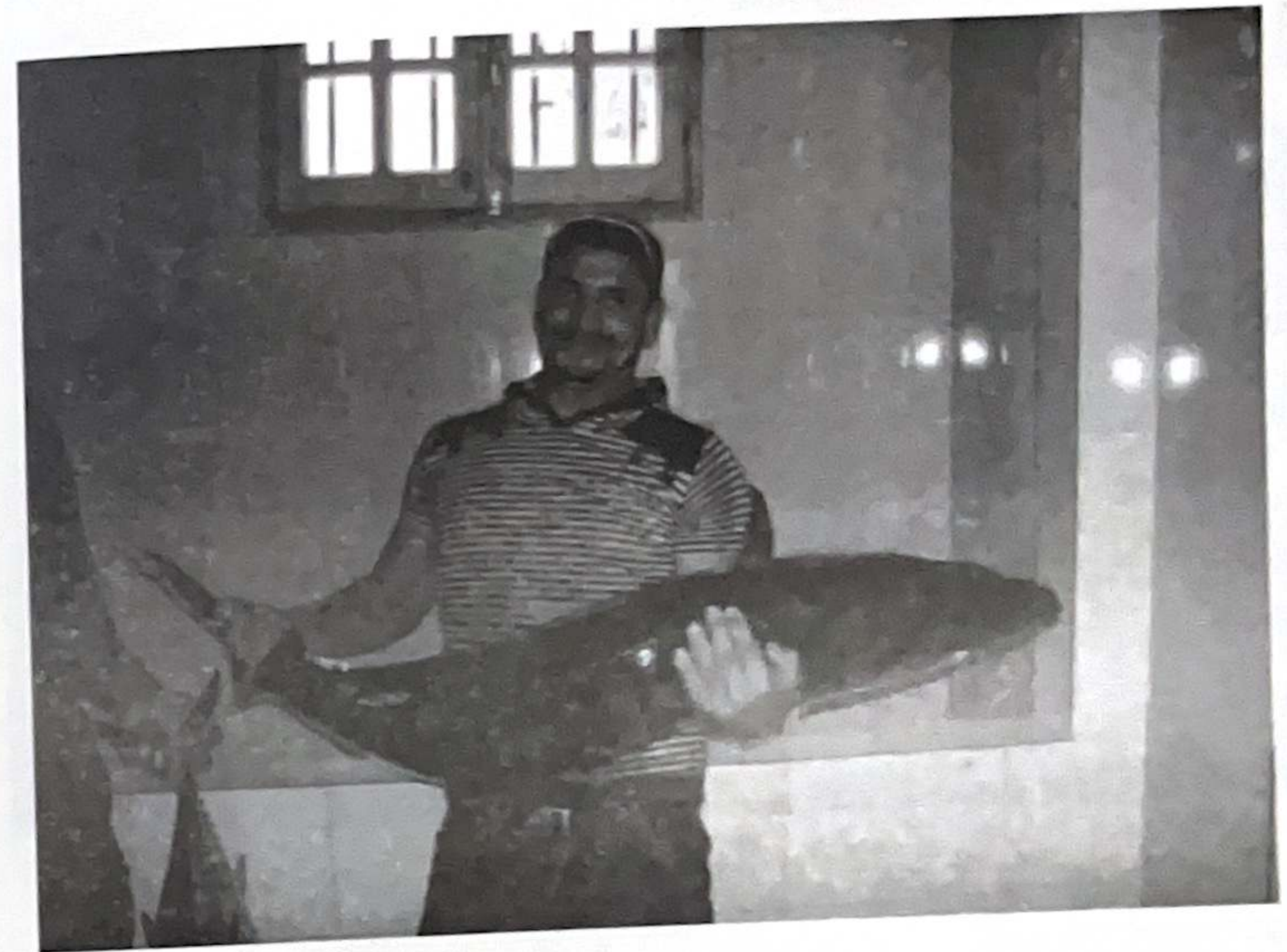


صورة للمغازل المستخدمة في صنع الشبك



صورة لبعض أنواع الأسماك التي تشتهر بها عزبة البرج بدمياط (سمكة التونا)

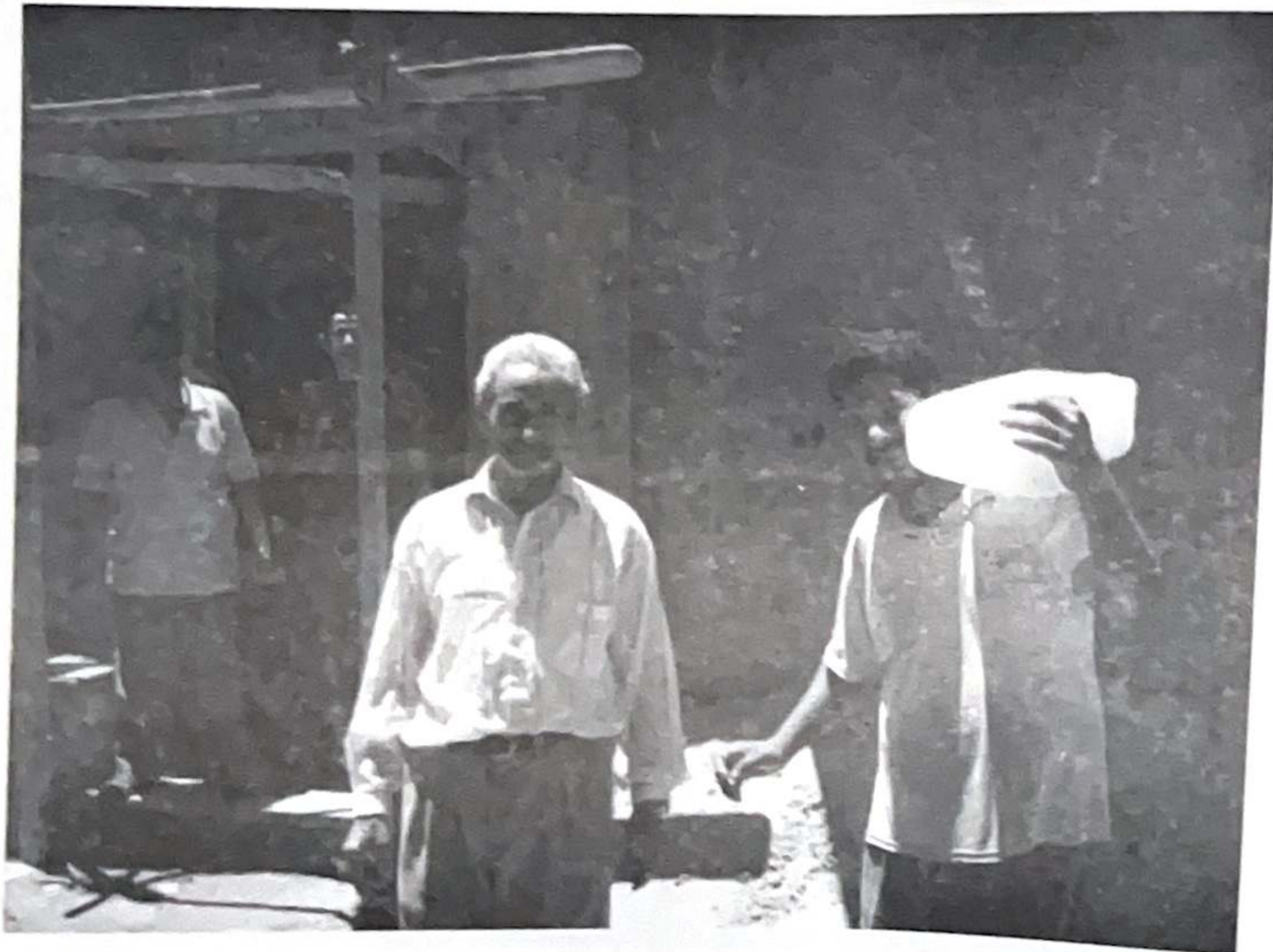




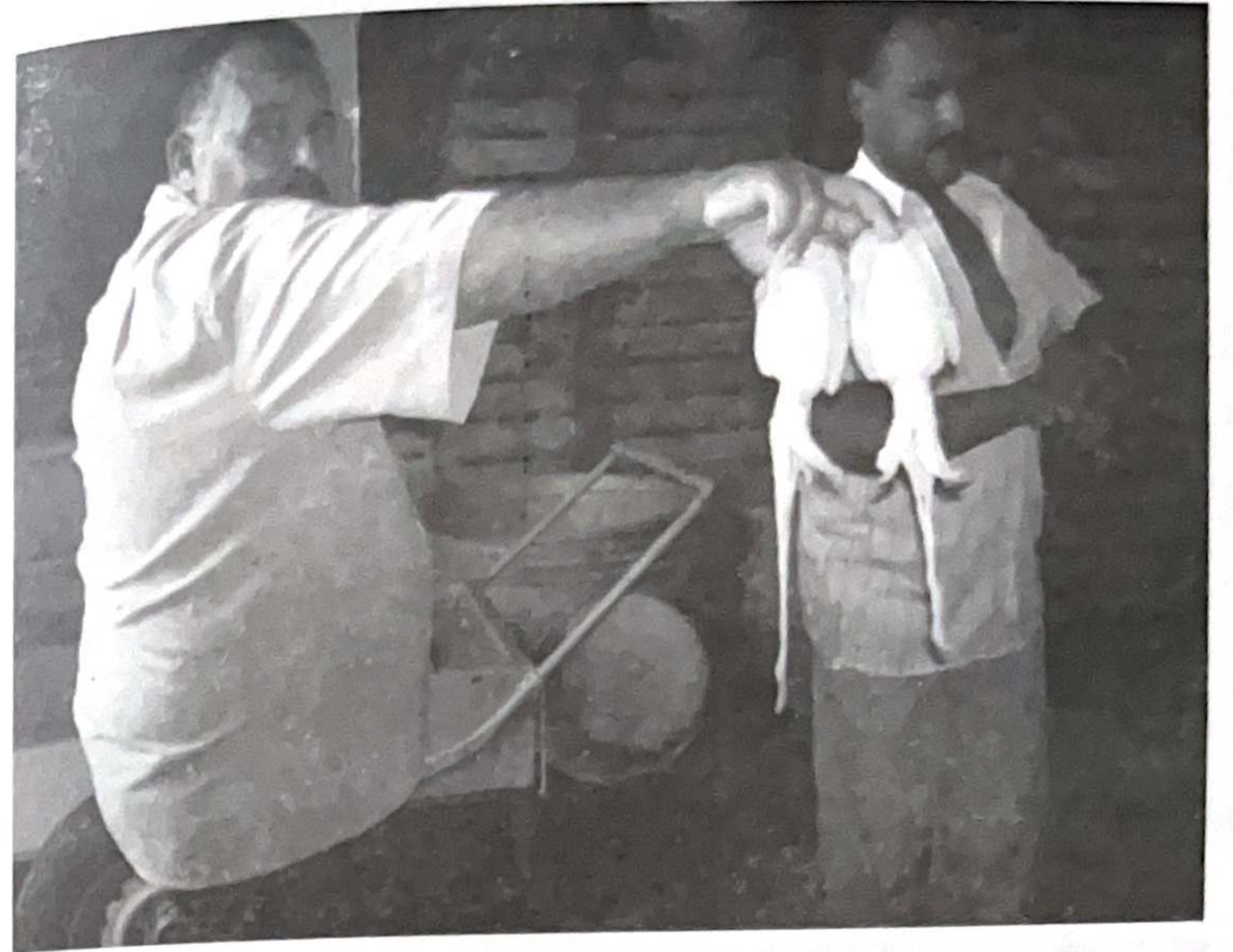
صورة لبعض أنواع الأسماك التي تشتهر بها عزبة البرج بدمياط (سمكة التونا)



صورة توضح مراحل صناعة الثلج .



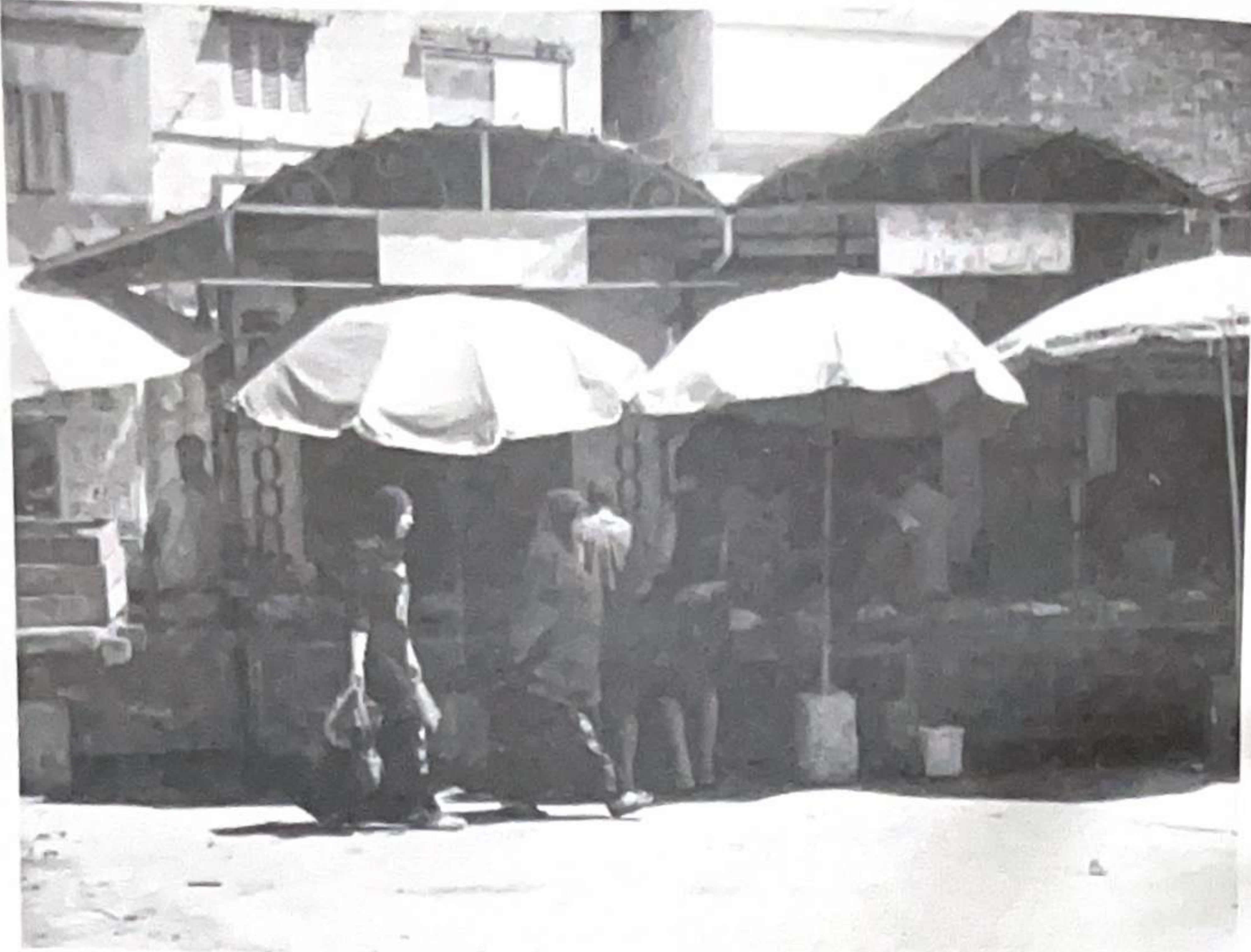
أحد الصيادين يحمل الثلج



سمكة السبيط بعد تنظيفها ، وهى هولامية ويشبه لحمها الجمبرى ، وبها بعض الشراشيب فى نهايتها وهى بيضاء اللون تماماً



سمك البلطى





سوق السمك بالمدينة

رقم الإيداع ١١٢٠٢ / ٢٠١١م

الترقيم الدولى I.S.B.N. 978-977-322-287-3

مطبعة صحوة

تليفون وفاكس / ٣٣٨٧١٦٩٣ - ٠١٠١٠٠٩٦٧٨



للدراسات و البحوث الانسانية و الاجتماعية

FOR HUMAN AND SOCIAL STUDIES